Aufgaben und Lage des Schiffskapitäns in früherer Zeit und in der Gegenwart.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctors philosophiae

der philosophischen Fakultät

der

Landes-Universität zu Rostock

vorgelegt von

Erich Seemann.

Jena
Gustav Fischer
1914

Diss.
Rostock
1914.

77575

Aufgaben und Lage des Schiffskapitäns in früherer Zeit und in der Gegenwart.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doctors philosophiae

der philosophischen Fakultät

der

Landes-Universität zu Rostock

vorgelegt von

Erich Seemann.

Jena
Gustav Fischer
1914

Referent: Prof. Dr. **R. Ehrenberg.**

Diese Studie erscheint auch in dem von Professor Dr. R. Ehrenberg herausgegebenen „Archiv für exakte Wirtschaftsforschung“, Bd. VI, Heft 3/4.

Dem Andenken meines unvergeßlichen Großvaters,
des verstorbenen Schiffskapitäns

H. E. CLAUSEN.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einleitung. **Das Problem und die Methode seiner Behandlung** . . 1
Das Problem S. 1. Behandlungsweise des Problems S. 3. Anhang zur Einleitung (Fragebogen) S. 5.

Erster Abschnitt. **Aufgaben des Kapitäns** 8

I. Zustandekommen einer Reederei.

II. Aufgaben des Kapitäns im Heimatshafen. Reparaturen S. 14. Seetüchtigkeit des Schiffes S. 15. Annahme, Anmusterung und Entlassung der Mannschaft S. 15. Offiziersannahme S. 18. Frachtabschlüsse S. 19. Konossementzeichnen. Haftung des Kapitäns S. 20. Löschen, Laden, Stauen S. 20. Güterkontrolle S. 22. Ausrüstung und Proviant S. 22. Bestimmung des Abfahrt-Termins S. 24. Bericht an die Reederei am Schluß der Reise S. 26. Verklarung S. 26. Winterlager des Schiffes S. 26.

III. Aufgaben während der Fahrt. Die Führung des Schiffes S. 27. Schiffsjournal S. 29. Geschwindigkeit S. 30. Manöver während der Fahrt S. 32. Signalisieren S. 33. Kapitän und Offiziere S. 33. Wachdienst S. 35. Beratungen S. 36. Kapitän und Maschine S. 37. Kapitän und Mannschaft S. 37. Kapitän und Passagiere S. 43. Ärztliche Funktionen des Kapitäns S. 45. Unglücksfälle S. 46. Untergang des Schiffes S. 48.

IV. Aufgaben des Kapitäns in fremden Häfen. Reparaturen S. 49. Frachtabschlüsse S. 52. Konossementzeichnen S. 57. Löschen, Laden, Stauen S. 58. Güterkontrolle S. 60. Einkassieren von Frachtgeldern S. 61. Ausrüstung und Proviant S. 61. Schriftliche Berichte an die Reederei S. 63. Kapitän und Mannschaft in fremden Häfen S. 63. Bestimmung des Abfahrt-Termins in fremden Häfen S. 65.

Zweiter Abschnitt. **Wirtschaftliche und soziale Lage des Kapitäns.** 67

I. Einkommen. Frühere Zeit S. 67. Gegenwart S. 73.

II. Laufbahn und Beförderung zum Kapitän. Eintrittsalter der Kapitäne S. 78. Die seemännische Laufbahn S. 78. Dauer der Kapitänsstellungen S. 82.

Seite

III. Sonstige wirtschaftliche und soziale Verhältnisse. Urlaubserteilung S. 84. Aussicht auf Landstellungen S. 86. Wohlfahrts-Einrichtungen. Krankenfürsorge früher und jetzt S. 88. Unfall- und Altersrenten. Witwen- und Waisenfürsorge S. 88. Jetzige Leistungen der alten Körperschaften S. 89. Heutige Zwangversicherung S. 90. Sonstige Wohlfahrts-Einrichtungen früher und jetzt S. 91. Soziale Stellung des Kapitäns S. 92. Organisation der Kapitäne für Hebung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Lage S. 96.

Ergebnisse 99

Kapitalbeschaffung S. 100. Betriebs-Funktionen des Kapitäns S. 103. Soziale und wirtschaftliche Lage des Kapitäns S. 106. Methode S. 109.

Literatur und Quellen.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 103, 104. Leipzig 1902/04.

Meereskunde, Sammlung volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen, herausgegeben vom Institut für Meereskunde zu Berlin. 1.—3. Jahrgang. Berlin 1907.

Sköllin, Aktive maritime Berufstätigkeit der mecklenburgischen Küstenbevölkerung. Jena 1906. (Thünen-Archiv, Bd. I.)

Büsch, Sämtliche Schriften. 1. Bd. Wien 1813.

Peters, Die Entwicklung der deutschen Reederei seit Beginn des 19. Jahrhunderts. 2 Bde. Jena 1899. 1905.

Scholz, Die Stellung der Segelschiffsreederei zur Weltwirtschaft und Technik. Jena 1910.

Kaegbein, Zur Geschichte und Organisation der mecklenburgischen Segelschiffreederei. Rostock 1903.

v. Laffert, Die heillosen Mißstände in dem mecklenburgischen, insbesondere dem Rostocker Reedereiwesen nebst Vorschlägen zu deren Abhilfe. Schwerin 1861.

Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages. Dresden 1905.

Weber, Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtlichen Grundlagen. Bonn 1907.

Krueger, Die wirtschaftliche und soziale Lage der Privatangestellten 2. Teil. Jena 1912.

Ehrenberg, Große Vermögen, 2. Bd. „Das Haus Parish in Hamburg". Jena 1904.

Hertz, Unser Elternhaus. Hamburg 1910.

Ein Mann, des Seefahrers und aufrechten Bürgers Joachim Nettelbeck wundersame Lebensgeschichte von ihm selbst erzählt. München 1910.

Lebensbeschreibung eines alten Seemannes von ihm selbst und zunächst für seine Familie geschrieben. Altona 1835.

Engelbrecht.

Marquardt, Handbuch für Seeschiffer und Schiffsreeder. Danzig 1831.

Instruktionen für Kapitäne und Schiffsoffiziere der Hamburg-Amerika-Linie.

Satzungen der Pensionskasse der Hamburg-Amerika-Linie.

Satzungen der Brüderschaft „Kasse der Stücke von Achten".

Hansa, Deutsche Nautische Zeitschrift.

Seefahrt, Organ des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine.

Seemannsordnung.

Handelsgesetzbuch.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553613_0118

Einleitung.

Das Problem und die Methode seiner Behandlung.

Das Problem. Die gewaltige Entwicklung im neuzeitlichen Seewesen und der damit verknüpfte Prozeß weitgehender Differenzierung der einzelnen Organe und Einrichtungen des Verkehrs ist vom Deutschen Handelsgesetzbuch auch in seiner Neuredaktion noch wenig berücksichtigt worden[1]). Das gilt auch vom Schiffskapitän, dessen ganzes Wesen sich infolge jener großen Verschiebungen in der Organisation des Verkehrs verändert hat.

Nach dem D.H.G. ist der Kapitän z. B. berechtigt, im Heimathafen für den Reeder die Schiffsmannschaft anzunehmen, die Konnossemente zu zeichnen, die Fracht in Empfang zu nehmen. Ferner gehört zu seinen eigenen Funktionen die Sorge für Seetüchtigkeit, Ausrüstung, Verproviantierung des Schiffes, die Kontrolle des Löschens, Ladens, Stauens der Güter. Außerhalb des Heimathafens geht sein Vertretungsrecht wesentlich weiter. Es umfaßt z. B. auch das Güterengagement in fremden Häfen, die Verbodmung des Schiffes, den Loskauf des Schiffes von Seeräubern, den Abschluß von Proviantkäufen, von Reparaturverträgen, unter Umständen sogar den Verkauf von Schiff und Ladung usw.

[1]) Wüstendörfer, Studien zur Entwicklung des modernen Seefrachtvertrages, 1904, S. 5, 25, 34 ff.

Die hier aufgeführten Funktionen und Vertretungsbefugnisse des Schiffskapitäns sind durch die neue Entwicklung größtenteils ausgeschaltet worden, ohne daß bis jetzt klar erkennbar ist, wie sich der Vorgang vollzogen hat.

Diese neue Entwicklung ist offenbar nur das letzte Stück der bereits wissenschaftlich beobachteten Arbeitsteilung zwischen Schiffer und Reeder und damit auch die Auflösung des letzten Stückes der uralten Genossenschaft von Schiffsleuten, die Arbeit und Kapital beigesteuert hatten, und deren Oberhaupt der Schiffer-Reeder gewesen war. Sie hatte schon im Mittelalter begonnen sich aufzulösen durch Entstehung der Partenreederei,

> eines Sozietätsverhältnisses zwischen Gliedern der besitzenden Handel und Schiffahrt treibenden Klassen, mit einer persönlichen Spitze und als Verbindung mehrerer sich persönlich nahestehender und auf die Geschäftsführung Einfluß habender Partner, aber doch zugleich in der Weise, daß der Anteil als Kapitalanlage galt und eben deshalb so beliebt war, weil die beliebige Veräußerlichkeit tatsächlich existiere [1]).

Dabei kann es für uns unentschieden bleiben, ob die „persönliche Spitze“ der Partenreederei im Mittelalter noch der Schiffer war (wie Schmoller meint), mit dem von ihm angestellten und ihn zugleich im Interesse der Reeder kontrollierenden „Schiffsschreiber“, aus dem erst später der ganz selbständige „Correspondentreeder“ geworden ist, der kaufmännische Vertreter der Reederei, oder ob der Korrespondentreeder als mitfahrender „Patron“, als „Herr des Schiffes“, mit einem unter ihm stehenden (?) Schiffer, schon im Mittelalter entstanden ist (wie Wagner [2]), Goldschmidt [3]) und Lehmann [4]) den Quellen entnehmen). In beiden Fällen hatte die Stellung des Schiffskapitäns in der Segelschiffreederei des 19. Jahrhunderts noch immer sehr viel Ähnlichkeit mit derjenigen, die er schon im Mittelalter hatte.

Seitdem ist die Selbständigkeit des Schiffers immer mehr eingeengt, hat er seine nicht nautischen Funktionen immer mehr verloren, ist er immer mehr als dienendes Glied der Erwerbswirtschaft, der Reederei eingeordnet worden. Welches waren die besonderen treibenden Ursachen dieser ganzen Entwicklung?

---

[1]) Schmoller, Jahrb. für Gesetzgebung u. Verwaltung, Bd. 17 (1893).
[2]) Seerecht, S. 9.
[3]) Universalgeschichte des Handelsrechts, S, 341, Anm. 33.
[4]) Lehrbuch des Handelsrechts, § 46, Anm. 6.

Die juristische Literatur über den Schiffskapitän ist neuerdings im Wachsen begriffen [1]). Aber das hier vorliegende Problem ist kein juristisches, sondern ein wirtschaftswissenschaftliches. Zwar hat die Wirtschafts-Wissenschaft neuerdings sich ebenfalls mit dem Schiffskapitän beschäftigt, aber nur nebenbei. Vor allem fehlt es noch an einer Gegenüberstellung des früheren und des jetzigen Zustandes, die genau genug ist, um einen einigermaßen sicheren Einblick in die Ursachen-Verknüpfungen zu erlangen. Auch der Verein für Sozialpolitik hat diese Lücke nicht ausgefüllt [2]).

Behandlungsweise des Problems. Wir müssen tiefer in die Materie eindringen, um möglichste Klarstellung zu erlangen. Zu diesem Zwecke haben wir die Funktionen des Kapitäns und seine wirtschaftliche Lage in früherer Zeit möglichst vollständig festgestellt und damit die heutigen Zustände verglichen.

Um eine Übersicht zu erlangen, haben wir den Kapitän im Geiste während einer ganzen Reise begleitet und festgestellt: welches sind seine Funktionen im Heimatshafen, auf hoher See und in fremden Häfen? Wie liegen ferner die Verhältnisse bei der Linienreederei, wie bei der wilden Fahrt (Trampreederei) und wie bei der Ostseereederei? Denn diese Verkehrszweige haben noch viel von den früheren Verhältnissen beibehalten.

Wir haben den als Anhang der Einleitung abgedruckten Fragebogen ausgearbeitet, dessen Fragen von Reedereien, Kapitänen und Navigationslehrern beantwortet worden sind. Durch zahlreiche Besprechungen mit einzelnen Sachverständigen sind dann die durch die Fragebogen erhaltenen Informationen ergänzt worden.

Im Fragebogen befassen sich die ersten beiden Fragen mit der Vorbildung der Kapitäne; Frage 3—27 bezieht sich auf die Funktionen des Kapitäns während der ganzen Reise. Es handelt sich um Feststellung der Mannschaftsannahme, An- und Abmusterung derselben, Annahme der Offiziere, Verhältnis des Kapitäns zur Mannschaft und zu den Offizieren, Laden, Stauen, Löschen, Güterkontrolle, Conossementszeichnen, Ausrüstung und Proviant, Seetüchtigkeit, Anordnung von Reparaturen, Bestimmung des Abfahrtstermins, um die Funktionen des Kapitäns beim Frachtgeschäft, um Fest-

[1]) Literaturverzeichnis bei Lehmann, a. a. O.

[2]) Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 103, 104. Leipzig 1902/04.

stellung des Urlaubs der Kapitäne. Frage 28 und 29 befassen sich mit Unglücksfällen, Frage 30—62 beziehen sich nur auf die wirtschaftliche Lage der Kapitäne; es werden die Beförderungsverhältnisse, die Dauer der Kapitänsstellung, gesellschaftlicher Verkehr mit dem Reeder, die gesellschaftliche Stellung überhaupt, das Einkommen (Gagen, Extrazuschüsse und Nebenverdienste, der Geldwert der Kost) und schließlich die Wohlfahrts-Einrichtungen festgestellt. Es sind bei den Fragen stets Linien-, Tramp- und Ostseereederei unterschieden worden.

Von besonderem Nutzen waren uns mündliche Berichte einiger älterer Kapitäne, welche die früheren Verhältnisse und die seitdem entstandenen Verschiebungen noch selbst erlebt hatten. An weiterem Material aus früherer Zeit haben wir vor allem zwei Selbstbiographien von großem Werte: die Lebensbeschreibung Nettelbeck's und eines Altonaer Schiffskapitäns Eschels. Beide Männer lebten um die Wende des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts. Hier finden wir eine Fülle interessanter Details, die uns die früheren Verhältnisse vor Augen führen. Manche wertvolle Einzelheiten fanden wir ferner in dem köstlichen kleinen Buche von Paul Hertz „Unser Elternhaus".

Daneben waren uns auch von großem Nutzen: Engelbrecht, Der wohl unterwiesene Schiffer, Lübeck 1792 und Marquardt, Handbuch für Schiffer und Schiffsreeder, Danzig 1831.

Die Zeitschrift „Seefahrt", Organ des Vereins deutscher Kapitäne und Offiziere und die „Hansa", deutsche nautische Zeitschrift standen uns für die neuere Zeit zur Verfügung. Letztere lieferte besonders interessantes Material durch ihre ausführlichen Berichte über Seeamts-Verhandlungen.

Es sind ferner die Protokolle der Verhandlungen der deutschen „Seeschiffahrtstage" und die „Instruktionen für Kapitäne und Offiziere der Hamburg-Amerika-Linie" benutzt worden.

Endlich und nicht an letzter Stelle haben wir einen Einblick genommen in die Geschäftsbücher und Korrespondenzen einer kleinen Segelschiffsreederei aus den Jahren 1890—1900 und in den Briefwechsel zwischen Kapitän und Reeder einer Dampfschiffs-Reederei aus den letzten Jahren. Solches Material ermöglicht die tiefsten und genauesten Einblicke. Künftige Fortsetzungen unserer Untersuchungen müssen noch weit mehr Material der letzterwähnten Art zu erlangen suchen. Nach Fertigstellung der Arbeit wurde diese einer Reihe sachverständiger Persönlichkeiten vorgelegt, deren Rat-

schlägen noch manche Verbesserungen und Ergänzungen zu verdanken sind. Ganz besonders dankbar ist der Verfasser Herrn Professor Dr. Wüstendörfer für eine juristische Durchsicht und Kritik der Arbeit.

Überhaupt ist die Materie noch lange nicht erschöpft, sondern nur angeschnitten. Die Ergebnisse aus unseren Untersuchungen leiden u. a. noch daran, daß zu wenig exaktes Material verfügbar war. Infolgedessen konnten die einzelnen Ursachen-Verknüpfungen noch nicht einwandsfrei festgestellt werden.

Anhang zur Einleitung.

Fragebogen.

„Über die Aufgaben und Lage des Schiffskapitäns in früherer Zeit und in der Gegenwart".

A. Vorbildung des Kapitäns.
1. Ansicht über Dampfer- oder Seglerpatent.
2. Läßt sich das Seglerpatent auch noch in Zukunft praktisch durchführen?
Wenn, bitte den Grund.

B. Funktionen des Kapitäns bei normaler Reise.
I. 3. Was verstand man früher unter Schiffsoffizier?
4. Wie wurde früher angemustert?
5. Wie geschieht es heutzutage im Auslande, wenn eine Notmusterung vorgenommen wird:
a) bei der regelmäßigen Schiffahrt?
b) bei der Trampreederei?
c) bei der Ostseereederei?
6. Erhalten die Leute heute noch nach der Anmusterung eine Vorschußnote oder irgendeinen Vorschuß?
7. Ist der Kapitän noch bei irgendeiner Reederei der Vertrauensmann der früheren Zeit:
a) bei der Trampreederei?
b) bei der Ostseereederei?
8. Hat der Käpitän heute noch bei irgendwelchen Reedereien, sei es Tramp-, sei es regelmäßige Linie, mit der Stauung und Garnierung und dem Laden der Güter etwas zu tun?
Wie ist es in den Ostseehäfen?
9. Wer besorgt die Güterkontrolle?
a) bei den Trampreedereien?
b) bei den regelmäßigen Reedereien?
c) in der Ostseereederei?
10. Wie steht es mit dem Güterengagement und Conossementzeichnen:
a) bei der Linienreederei?
b) bei der Trampschiffahrt?
c) bei der Ostseereederei?
11. Hat der Kapitän sich noch heute darum zu kümmern, ob sich das Schiff in seetüchtigem Zustande befindet?
Wie war es früher?
12. Hatte er sich früher ausschließlich um Ausrüstung und Pro-

viant zu kümmern oder waren hierzu noch andere Leute bestellt?

13. Wie ist es heute:
    a) bei der Linienreederei?
    b) bei der Trampschiffahrt?
    c) in den Ostseehäfen?
14. Wie steht es mit der Bestimmung des Abfahrtstermins:
    a) bei der Trampreederei?
    b) in den Ostseehäfen?

II.

15. Wie ist das Verhältnis des Kapitäns und der Mannschaft an Bord?
16. Wie ist es mit der Disziplin bestellt?
17. Welche Gründe liegen für die heutigen Verhältnisse vor, und wie sind sie zu bessern?
18. Wie war es früher?
19. Wie ist das Verhältnis vom Kapitän zu den Offizieren, sowohl des Decks- wie des Maschinendienstes?
20. Wie war es früher?

III.

21. Welche Funktionen hat der Kapitän noch bei:
    Ladungsauslieferung, Einkassieren von Frachtgeldern und Bestellung neuer Ladung:
    a) bei der Linienschiffahrt?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
22. Wie war es früher?

IV.

23. Gab es früher eine gesundheitspolizeiliche Kontrolle der Offiziere und der Mannschaft? Seit wann besteht sie?
24. Wann wird die Mannschaft abgemustert?
25. Ist es meistens üblich, daß die Mannschaft nur für eine Reise anheuert bei:
    a) direkten Linien?
    b) Trampreedereien?
    c) Ostseereedereien?
26. Wie war es früher?
27. Wie steht es heute mit dem Urlaub der Kapitäne:
    a) bei den regelmäßigen Linien?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseeschiffahrt?

C. Funktionen des Kapitäns bei Unglücksfällen.

28. Gab es früher besondere Vorschriften über das Verhalten des Kapitäns bei Unglücksfällen, bei einem in Seenot befindlichen Schiff und bei Strandungen?
29. Wie stand es früher mit dem Bergelohn?

D. Wirtschaftliche Lage des Kapitäns.

30. Ist die Stellung des Kapitäns bei der heutigen Großreederei eine dauernde im allgemeinen oder tritt häufig ein Wechsel ein?
31. Wie ist es bei der Tramp- und Ostseereederei?
22. Verkehrte der Kapitän früher gesellschaftlich mit seinem Reeder und mit dessen Bekanntenkreis?
33. Wie ist es heute in dieser Beziehung; ist hierin ein Unterschied zwischen dem Großbetrieb, Trampreederei und Ostseereederei?
34. Welche Berufe ergriffen die Kapitäne früher sehr häufig, wenn sie sich zur Ruhe setzen?
35. Welches Urteil kann man überhaupt über die gesellschaftliche Stellung des Kapitäns in früherer Zeit fällen?
36. Wird heutzutage bei den regelmäßigen Linien ein Unterschied gemacht, ob Kapitäne Schulschiffbildung genossen haben

und Reserveoffiziere sind, bei der Anstellung oder nicht?

37. Kommen diese Faktoren für Tramp- und Ostseereederei überhaupt in Betracht?
38. In welchem Alter fand früher die Beförderung zum Kapitäne statt?
39. Wie ist es heute, dauert es länger?
    Welches ist der Grund?
    Ist die Anciennität hierbei von Einfluß:
    a) bei den regelmäßigen Linien?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
40. Wie groß ist das Überangebot bei der Linienreederei?
41. Wie liegen die Verhältnisse bei der Tramp- und Ostseereederei?
42. Wie war es früher mit der Kapitalbeteiligung?
43. Wie ist es heute:
    a) bei der Linienreederei?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
44. Wie ist es heutzutage mit der Arbeitslosigkeit beschaffen bei den großen Linien?
45. Wie liegen die Verhältnisse bei der Tramp- und Ostseereederei?
46. Wie stand es früher mit der Gage des Kapitäns?
    Nach welchen Grundsätzen richtete sie sich früher?
47. Wie hoch ist heute die Normalgage:
    a) bei den großen Linien?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
48. Welche Extrazuschüsse und Vergütungen erhielt der Kapitän früher, und wie hoch waren sie?
49. Wie steht es heute damit:
    a) bei der Linienreederei?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
50. Welche Nebenverdienste hatte ein Kapitän in früherer Zeit und wie hoch konnten sie sich belaufen?
51. Welche Arten von Nebenverdienst waren erlaubt und welche waren verboten?
52. Wie steht es heute mit den Nebenverdiensten:
    a) bei der Linienreederei?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
53. Verdiente früher die Frau des Kapitäns noch etwas nebenbei?
54. Wie steht es heute damit:
    a) bei der Linienreederei?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
55. Wie lange dauerten die Reisen früher im Durchschnitt?
56. Wie lange dauern sie heute bei der Tramp- und Ostseereederei im Durchschnitt?
57. Wie war die Kost früher und wieviel kostete sie?
58. Wie ist es jetzt:
    a) bei der Linienreederei?
    b) bei der Trampreederei?
    c) bei der Ostseereederei?
59. Wie war es früher mit der Krankenfürsorge für den Kapitän von Seiten der Reederei?
60. Wie ist es heute?
61. Wie liegen die Verhältnisse im Falle des Todes des Kapitäns in bezug auf Beerdigung, Aufbewahrung seiner Habseligkeiten, Auszahlung einer Witwenrente usw.:
    a) in früherer Zeit?
    b) heute?
62. Bis wann hatte man nur Brüderschaften als Fürsorge-Einrichtungen?
    Welche Bedeutung haben sie noch?
    Wie steht es mit den neuen Wohlfahrts-Einrichtungen?

Erster Abschnitt.

Aufgaben des Kapitäns.

I.

Zustandekommen einer Reederei.

Es möge zunächst kurz der frühere Schiffahrts- und Reederei-Betrieb, insbesondere sein Zustandekommen, untersucht werden, um festzustellen, wie er sich von dem heutigen Betriebe unterscheidet.

Ursprünglich waren die Kaufleute zugleich Schiffsreeder. Der Kaufmann baute sich ein Schiff und rüstete es aus; er wurde durch seinen eigenen Handel dazu veranlaßt[1]). Es war für ihn eine Notwendigkeit, ein eigenes Schiff auszurüsten, da es früher keine Reederei-Unternehmungen gab, die den Kaufleuten Schiffe gegen Entgelt für ihren Handel zur Verfügung stellten. Der Handel hatte damals noch nicht so viele Zweige wie heute und stand noch mit wenigen Plätzen im Verkehr. Auch waren die Schiffe kleiner, und ein einziger Kaufmann konnte leichter die Ladung für ein ganzes Schiff liefern.

Sloman schildert uns diesen Zustand in seiner interessanten Veröffentlichung im Jahre 1890 folgendermaßen:

> „Es gab früher mehr Schiffseigner als eigentliche Reeder. Häuser von Bedeutung besaßen stets ein oder mehrere Schiffe; man war fast der Ansicht, daß es zur Stellung derselben gehöre. In wenigen Fällen mögen auch geschäftliche Interessen vorgelegen haben, aber in den meisten Fällen hatten die sogenannten Reeder doch keine selbständige Ahnung vom Geschäft. Sie waren mithin ganz von dem Urteil ihrer Kapitäne abhängig.

[1]) Büsch, Schriften, Bd. I, S. 299.

Es war zu komisch, wenn Kaufleute glaubten, ein gediegenes Urteil über ein gegebenes Schiff durch seine äußere Beschaffenheit abzugeben. Ein Senior eines bedeutenden Hauses hielt sich verpflichtet, ein Schiff, das seine Firma zu kaufen beabsichtigte, zuvor zu besichtigen. Nachdem alles in bester Ordnung befunden war, das Schiff überhaupt einen guten Eindruck auf ihn gemacht hatte, wollte er sich noch von der Solidität der Bauart überzeugen, indem er wiederholt mit seinem spanischen Rohr auf das Verdeck stampfte. Da dieses nicht bewegt wurde, sprach er das Urteil: „Ein starkes Schiff", worauf es gekauft wurde."

Hertz schildert uns die Reederei seines Vaters, eines hamburgischen Kaufmanns [1]):

„Mein Vater hatte als Kaufmann manches Schiff fahren; sie segelten nach seinen Faktoreien in Afrika und nach anderen Weltteilen, meist mit eigener Ladung, manchmal auch an andere verfrachtet. War das Schiff davon gesegelt, so hörte man oft Jahr und Tag nichts von ihm. Oft erfuhr man von dem Schiff nichts eher, als bis es in Cuxhaven eingetroffen war oder unter Kanonendonner in den Hafen einlief. Es galt deshalb, vorher alles genau zu überlegen und dem Kapitän präzise Orders mitzugeben. Andererseits mußte ihm ein großes Vertrauen geschenkt werden und ihm eine große Selbständigkeit des Handelns eingeräumt werden. Mein Vater war von der Wichtigkeit, gute Schiffsführer zu haben, so durchdrungen, daß er häufig sagte: „Wenn ich einen tüchtigen Mann weiß, so baue ich ihm ein Schiff"."

Diese Reederei der Kaufleute war in den Hansestädten Lübeck, Bremen, Hamburg, meist in der Form der Einzelreederei ausgebildet [2]), d. h. die Kaufleute, die Schiffe besaßen, waren Alleineigentümer der Schiffe.

Es kam aber auch vor, daß der Kapitän in seiner Person den Schiffsreeder und Führer vereinigte. Solche Kapitänsschiffe gab es in Mecklenburg selten [3]), dagegen in größerer Zahl in Schleswig-Holstein [4]) und in Pommern [5]). Meist waren es nur kleinere Schiffe, die vornehmlich in der Küstenfahrt beschäftigt waren, bei denen dies der Fall war. 1760—1764 fährt Nettelbeck in der Ostsee mit einem solchen Schiffe, er ist gleichzeitig Reeder und Kapitän [6]).

Neben diesen Formen war früher weit verbreitet die Partenreederei. Sie fand sich an der schleswig-holsteinischen

---

[1]) Hertz, Unser Elternhaus, S. 21ff.
[2]) Peters, Bd. II, S. 160.
[3]) Ders. S. 84.
[4]) Ders. S. 91.
[5]) Ders. S. 69.
[6]) Nettelbeck, S. 92, 120.

Küste[1]), in Oldenburg[2]), in Ostfriesland[3]); mehr aber als in jedem anderen deutschen Küstenlande gab es Partenreederei in Mecklenburg[4]).

Während bei dem Zustandekommen der Einzelreederei von Kaufleuten der Kapitän überhaupt nicht in Aktion trat, gab er bei der Partenreederei oft geradezu den Anstoß zur Entstehung des Unternehmens[5]). Hatte der junge Seemann sein Examen gemacht, oder fühlte er sich, als noch kein Befähigungsnachweis erforderlich war, reif genug und im Besitze der nötigen Kenntnisse, so wendete er sich an einen Kaufmann mit seinem Plan, eine Reederei zu gründen. Gelang es ihm, den Kaufmann dafür zu interessieren, so erhielt er von ihm eine sog. Missive, worin der Schiffer als tüchtig in seinem Fache bezeichnet wurde, und der Kaufmann sich bereit erklärte, die Korrespondentschaft des Schiffes zu übernehmen. Mit dieser Missive suchte der junge Kapitän Unterschriften, die ihm die Zahlung größerer oder kleiner Teile des Baupreises sicherten (Parten). Nicht nur der Korrespondentreeder, unter dessen Firma das Schiff segelte, sondern auch andere Kaufleute, wie Lieferanten von Schiffsbaumaterialien und Ausrüstungsgegenständen, Handwerker, die beim Schiffbau mitarbeiteten, endlich auch beliebige Kapitalisten pflegten ihr Geld in Schiffsteilen (Parten) anzulegen. Der Schiffer war auch beteiligt und zwar gewöhnlich mit einem Viertel der Gesamtsumme.

Vom jungen Kapitän ging also der Anstoß zum Unternehmen oft aus. Er wählte sich, wie wir gesehen haben, seinen Korrespondentreeder selbst, den er wohl auch wechselte. Ihm wurde in dem Fahrzeug das Anlagekapital anvertraut. Für die Rechtsfolgen seiner Tätigkeit haftete das ganze Unternehmen. Man mußte ihm ein sehr großes Vertrauen schenken und das um so mehr, je weiter er entfernt war. Denn bei den früheren schlechten Nachrichten- und Verkehrsmitteln mußte er im Auslande alles tun und anordnen, und eine genaue Kontrolle seiner Tätigkeit im Auslande durch den Korrespondentreeder war fast undurchführbar. Je weiter er entfernt war, desto mehr übernahm er auch die Funktionen des Korrespondentreeders. Er besorgte die Reparaturen, die jedesmaligen Ausrüstungen,

[1]) Peters, S. 95.
[2]) Ders. S. 171.
[3]) Ders. S. 177.
[4]) Ders. S. 79.
[5]) Kaegbein, S. 43ff.

schloß die Frachtkontrakte ab usw. Neben mannigfachen Vorzügen gegenüber dem Einzelunternehmen, wie z. B. der leichteren Kapitalbeschaffung und der Verteilung des Risikos auf mehrere Schultern [1]), hatte diese Form der Unternehmung auch ihre bedenklichen Schattenseiten [2]). Es wird vor allen Dingen berichtet, daß das Mitreeden der Bauhandwerker die Kosten des Betriebes wesentlich erhöhte. Ihnen war das Mitreeden eine lästige Bedingung, die sie nur eingingen, um nicht vom Erwerb beim Schiffsbau ausgeschlossen zu werden. Sie nahmen nun ihr Sonderinteresse bei den ihnen übertragenen Lieferungen und Arbeiten rücksichtslos wahr. Nach Laffert berechnet ein Reifer, der zur Bereitung des Tauwerks den Hanf geliefert bekommt, an Arbeitslohn 5 Taler, wenn er nicht reedet, dagegen 9 Taler für das Schiffspfund wenn er mitreedet [3]).

Ferner war leicht die Möglichkeit gegeben, daß das Sonderinteresse des Kapitäns mit dem Gesamtinteresse der Unternehmung in Konflikt geriet, namentlich konnte dies leicht schon bei der Gründung eintreten [4]). Die Kapitäne legten oft mehr Wert auf das Zustandekommen des Unternehmens, als auf die Aussicht auf dauernde Rentabilität des Betriebes, da ersteres der einzige Weg war, möglichst schnell zur selbständigen Führung eines Schiffes zu gelangen [5]).

Mit der Aufgabe, ein neues Schiff zu bauen oder eins zu kaufen, wurde meist der Kapitän betraut.

Ein Bremer Kapitän Joh. F. Meyer wird 1839 nach Finnland gesandt, um dort bei einer von ihm auszuwählenden Werft einen großen Dreimaster bauen zu lassen [6]). Er reist hin, besucht alle Werften, kann aber keinen ihm zusagenden „Entrepreneur“ finden und entschließt sich endlich, durch einen kleinen Werftbesitzer die Sache derart ausführen zu lassen, daß er, Meyer, alle Baumaterialien kauft und den Werftbesitzer sie verarbeiten läßt. Eichenholz läßt er sich von Bremen kommen, Eisen bezieht er aus Stockholm, Segeltuch und Tauwerk kauft er persönlich in Petersburg. Die Segel schneidet er selber zu, weil eigene Segelmacher in Finnland damals nicht existierten. Das Schiff wird seetüchtig und gelangt in 9 Tagen nach Bremen.

Auch Nettelbeck erzählt uns, wie er 1763 selbst in Königsberg ein Schiff auf Stapel setzt und während des größten Teils des Jahres mit dem Ausbau

---

[1]) Kaegbein, S. 49.

[2]) Ders. S. 56 ff.

[3]) v. Laffert, S. 23.

[4]) Kaegbein, S. 54 f.

[5]) Weiteres über die Partenreederei, ihre Organisation, ihre Licht- und Schattenseiten bei Kaegbein, S. 36—63.

[6]) Fitger, S. 33.

desselben beschäftigt ist[1]). 1764 war das Schiff glücklich fertiggestellt. Ein anderes Mal erhält Nettelbeck vom Kommerzienrat B. in Kolberg den Auftrag, ein Schiff zu kaufen und es für dessen Rechnung zu führen[2]). Da aber der Reeder ihm zu eng gehaltene Instruktionen gibt, ist es Nettelbeck unmöglich, seinen Auftrag zu erfüllen, und er muß unverrichteter Dinge wieder heim nach Kolberg reisen.

Um diesen Aufgaben gewachsen zu sein, mußte der Kapitän eine gewisse Kenntnis des Holzes, seiner Fehler und Krankheiten besitzen[3]); er mußte mit der ganzen Technik des Schiffbaues vertraut sein, um die Arbeit genau überwachen und acht geben zu können, daß sie mit möglichster Sorgfalt und Sauberkeit ausgeführt wurde. Kurz, man verlangte vom Kapitän Fähigkeiten, die man nicht ohne weiteres auf Grund seiner Berufsvorbildung voraussetzen konnte. Es war aber für den Kapitän nicht schwer, sich die nötigen Kenntnisse zu verschaffen, da noch bis in die 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein verhältnismäßig wenig an Verbesserungen gedacht wurde, der Schiffsbau sich hauptsächlich auf Erfahrungen stützte und wenig auf wissenschaftliche Kenntnisse[4]).

Längst hatte inzwischen eine Trennung zwischen dem Kaufmann und dem Schiffseigentümer, dem Reeder begonnen. Der Handel wurde immer größer, und die Plätze, mit denen Handel getrieben wurde, wurden immer zahlreicher. Man benötigte eine immer wachsende Zahl von Schiffen mit immer größerem Raumgehalt. So wurde eine besondere Veranlassung, Seeschiffe zu bauen, die Aussicht auf einen großen Gewinn durch die Vermietung der Schiffe[5]). Immer mehr entwickelte sich ein selbständiges Reedereigewerbe.

Mit der Einführung des Dampfes, der eine größere Unabhängigkeit von Wind und Wetter gewährleistete, bildete sich allmählich neben der freien Frachtfahrt die Linienfahrt aus.

Ein derartiges Unternehmen hat die anzulaufenden Häfen, die Fahrzeit, den Fahrplan usw., im voraus festgesetzt, und diese werden auch unter allen Umständen innegehalten. Um möglichst viele Fahrten zu machen und den weitgehendsten Bedürfnissen zu entsprechen, bedarf eine solche Unternehmung eines großen Schiffsparks, eines zahlreichen Personals und demzufolge großer Kapitalsummen. Deswegen

---

[1]) Nettelbeck, S. 246ff.
[2]) Ders. S. 106ff.
[3]) Hansa, II. Jahrg., S. 165
[4]) Fitger, S. 31.
[5]) Büsch, Bd. I, S. 302.

sind auch fast alle Großunternehmen in Form einer Aktiengesellschaft gegründet worden.

Bei diesen Unternehmungen stehen neben dem Führer des Schiffes Spezialabteilungen mit besonderen Beamten; bis in die kleinsten Einzelheiten ist Arbeitsteilung eingeführt worden. Diese Angestellten haben dem Kapitän einen Teil seiner früheren Funktionen abgenommen. Die Beförderung zum Kapitän tritt ein, wenn der Offizier sich in jahrelanger Fahrzeit bei der Gesellschaft als tüchtig erwiesen hat. Eine Kapitalbeteiligung des Kapitäns findet heute in der regelmäßigen Linienfahrt nicht mehr statt.

Neben den in der regelmäßigen Fahrt beschäftigten Unternehmungen gibt es noch viele, die ihre Schiffe nur in den Dienst der freien oder wilden Fahrt stellen. Die Ostseereedereien finden hauptsächlich in diesem Zweige Beschäftigung. Solche Unternehmungen werden auch heute immer mehr als Aktiengesellschaft oder G. m. b. H. gegründet; die alte Partenreederei hat ihre Bedeutung verloren, hauptsächlich weil die Parten schwer veräußerlich, die Aktien dagegen sehr „mobil" sind [1]). Wird noch heute ein Unternehmen in Form einer Partenreederei gegründet, so geht der Anstoß zum Unternehmen vom Reeder aus. Er wendet sich an seine Lieferanten, Makler, Geschäftsfreunde usw. zwecks Beteiligung, wofür er ihnen dauernde Geschäftsverbindung zusichert.

Auch bei der wilden Fahrt ist dem Kapitän viel von seinen Funktionen, die er früher als Mitreeder hatte, genommen, sowohl durch den Reeder als auch durch andere Beamte. Trotzdem ist er noch heute oft beteiligt, meistens mit 30000 Mk., wodurch für ihn noch Aussicht ist, in jüngeren Jahren Kapitän zu werden, da die Beförderung sich oft nach der Beteiligung richtet. Einen selbständigen Einfluß auf das Frachtgeschäft jedoch hat er nicht mehr, da auch seine Beteiligung im Verhältnis zum Wert der heutigen Schiffe gering ist.

Manche Trampreedereien, allerdings nur die größeren, verlangen keine Beteiligung mit Geld vom Kapitän. Sie befördern ihre Kapitäne nach langer Fahrzeit bei ihnen; ihnen zur Seite stehen auch schon Inspektoren, besondere Reederei-Abteilungen, im Auslande feste Vertreter u. a. m. Diese Unternehmungen ähneln in ihrer Organisation immer mehr der Linienreederei.

---

[1]) Kaegbein, S. 50, Wüstendörfer, S. 35, Fitger, S. 99.

Der einzige Teil unserer Trampreederei, der noch heute überwiegend in Form einer Partenreederei gegründet wird, ist die Segelschiffrederei. Erst in allerneuester Zeit geht man dazu über, Segelschiffreedereien als Aktiengesellschaften zu gründen [1]). Die Stellung des Kapitäns ist hier aber durchweg die gleiche wie in der übrigen Trampschiffahrt. Nur in der Küstenschiffahrt, bei ganz kleinen Fahrzeugen, ist der Kapitän noch oft Mitunternehmer oder Eigentümer.

Mit der Leitung des Baues oder Ankauf eines Schiffes wird heute noch sehr selten, sowohl bei der Linien- als auch bei der Trampreederei, der Kapitän allein beauftragt, da ihm für den heutigen Schiffsbau die nötigen technischen Kenntnisse fehlen, denn das Schiffsbauwesen hat die patriarchalischen Formen des Zimmerhandwerks abgeworfen und ist zum fabrikmäßigen Großbetrieb übergegangen [2]), die reine Empirie ist allmählich durch wissenschaftliche Erkenntnis ersetzt worden [3]). Die Reederei schickt neben dem Kapitän noch andere Angestellte zur Beaufsichtigung des Baues, vor allen Dingen die Inspektoren und zu deren Unterstützung und auch zur Beaufsichtigung des Baues den zukünftigen leitenden Ingenieur des neuen Dampfers, der ja gelernter Schiffs- und Maschinenbauer ist.

Beim Verkauf eines Schiffes oder bei Auflösung der Reederei hat der Kapitän einen Einfluß bei Unternehmen, wo er beteiligt ist, da bei einer derartigen Gelegenheit sämtliche Schiffsanteilinhaber um ihre Ansicht zu fragen sind. So habe ich z. B. festgestellt, daß in einer Reederei der Reeder an den Kapitän schreibt, wie er über einen eventuellen Schiffsverkauf und über die Höhe des Kaufpreises denkt.

II.

Aufgaben des Kapitäns im Heimatshafen.

Reparaturen. Früher wurden Reparaturen am Schiff, die im Verlauf der Zeit nötig wurden, in den meisten Fällen vom Kapitän angeordnet [4]). Im allgemeinen verstanden früher die Reeder, die ja

[1]) Fitger, S. 99.
[2]) Wüstendörfer, S. 28.
[3]) Fitger, S. 31.
[4]) Kaegbein, S. 43.

meist Kaufleute waren, vom Schiffbau nicht viel. Der Kapitän dagegen war oft selber bei der Beaufsichtigung des Baues tätig gewesen und verstand infolgedessen auch genügend von den nötigen Ausbesserungen.

Heutzutage teilt der Kapitän seiner Reederei mit, welche Reparaturen nötig sind. Von der Reederei wird darauf angeordnet, was gemacht werden soll und auf welcher Werft, oder ob der Kapitän das Nötige von seinen Leuten ausbessern lassen soll.

Seetüchtigkeit des Schiffes. Während der Kapitän sich früher allein um die Seetüchtigkeit zu kümmern hatte und den Befrachtern für jeden Schaden haftete, der aus Nichterfüllung dieser Pflicht erwuchs, sind ihm heute die Inspektoren der Seeberufsgenossenschaft und der Reedereien zur Unterstützung beigegeben; doch trägt der Kapitän noch heute die volle Verantwortung. Für die Seetüchtigkeit zu sorgen, gehört noch immer zu den höchsten Pflichten des Kapitäns, und von vielen Reedereien wird Wert darauf gelegt, daß ihre Kapitäne vor der Abreise einen ausführlichen Bericht über die Seetüchtigkeit des Schiffes erstatten, über deren Befund vor Antritt der Reise eine Eintragung ins Journal gemacht wird.

Wenn ein Schiffsoffizier oder mindestens 3 Schiffsleute sich bei einem Seeamte darüber beschweren, daß das Schiff nicht seetüchtig ist, hat das Seeamt eine Untersuchung einzuleiten, das Ergebnis in das Schiffstagebuch einzutragen und für Abhilfe Sorge zu tragen. Kommt der Kapitän den Anordnungen nicht nach, so kann jeder Offizier und jeder Schiffsmann seine Entlassung fordern.

Annahme, Anmusterung und Entlassung der Mannschaft. Die Annahme der für das Schiff nötigen Mannschaft blieb dem Kapitän früher überlassen. Das „Handbuch für Schiffer“ sagt darüber [1]):

> „Die Wahl und Annahme der Besatzung überläßt der Reeder dem Schiffer. Dies ist zweckmäßig hauptsächlich in betreff des Steuermannes wegen des gegenseitigen Verhältnisses an Bord.“

Der Kapitän suchte sich oft in den Wirtshäusern und Lokalen, die von Matrosen besucht wurden, seine Mannschaft zusammen [2]). Er heuerte sie an, wie sie ihm gerade in den Weg kamen [3]). Auch war es Gebrauch, daß die Leute sich persönlich an irgendeinen bekannten Kapitän zwecks Anheuerung wandten.

---

[1]) Marquardt, S. 20.
[2]) Nettelbeck, S. 311.
[3]) Ders. S. 132.

Eschels geht persönlich zu einem ihm bekannten Kommandeur und verdingt sich bei diesem [1]). Diese Art, so sagt er, verdient den Vorzug, da der Kapitän die Leute persönlich kennt, und er im allgemeinen weiß, ob sie halten, was sie versprechen, während im ersteren Falle der Schiffer oft nehmen muß, was er findet.

In dem Falle, daß der Kapitän sich seine Leute selbst zusammensuchte, bekam er nicht immer die besten Elemente [2]). Außerdem war die Sache sehr zeitraubend.

Eine förmliche Anmusterung vor irgendeiner Behörde scheint es im 18. Jahrhundert nicht gegeben zu haben [3]).

In Hamburg schlägt der Wasserschout, d. h. die Hafenbehörde, schon im 18. Jahrhundert dem Senat vor, es möge der Zwang eingeführt werden, daß alle von Hamburg fahrenden Matrosen bei ihm eine Musterrolle nehmen müssen, um Desertionen zu bestrafen und eine genaue Kontrolle über die Mannschaften führen zu können [4]).

Allmählich wurde eine Musterung vor eine Behörde zwangsweise eingeführt: vor dem „Schiffergelage", vor dem Lotsenkommandeur, vor einem Notar, vor einem Konsul usw.

Mit der Zeit entwickelte sich auch ein selbständiges Stellenvermittlergewerbe: der „Heuerbaas". Nun konnte der Kapitän eine Auswahl unter den Leuten treffen, die sich beim Heuerbaas des Schiffsdienstes wegen gemeldet hatten. Hier aber rissen bald arge Mißstände ein. Die Heuerbaase, die sehr oft gleichzeitig Schlafbaase waren, d. h. Logierhäuser betrieben, behielten die Stellung suchenden Matrosen bei sich, bis diese tief in Schulden geraten waren; dann endlich besorgten sie ihnen ein Schiff, wo sie Monate lang nichts von ihrer Gage zu sehen bekamen, da sie ihre Schulden beim Heuerbaas damit bezahlen mußten. Das Gesetz vom 2. Juni 1902 und jetzt das Stellenvermittlungsgesetz vom 2. Juni 1910 hat diese Verhältnisse wirksam gebessert durch Verbot einer Vereinigung der Funktionen eines Heuerbaases und eines Schlafbaases und durch scharfe Kontrollen. Vorschuß-Zahlungen („Heuernoten") sind nicht mehr, wie früher üblich, auf den Heuerbaas, sondern nur noch auf den Reeder auszustellen. Außerdem haben größere Reedereien oder Reederei-Vereinigungen eigene Heuerbureaus eingerichtet.

Der stellungsuchende Schiffsmann, der ein Seefahrtsbuch haben muß, worin über seine Personalien, Reisen und Beschäftigung an

[1]) Eschels, S. 42.
[2]) Nettelbeck, S. 311.
[3]) Engelbrecht (1792) sagt darüber noch nichts.
[4]) Baasch, S. 10.

Bord genaue Angaben enthalten sind, gibt dieses mit seinen Zeugnissen beim Heuerbureau ab. Der Kapitän sucht sich nun auf Grund dieser Zeugnisse und Bücher die nötige Mannschaft aus. Seit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt und namentlich des Großbetriebes in der Reederei gibt es an Bord der großen Dampfer nicht nur Seeleute, sondern auch Maschinisten, Köche, Aufwärter usw. Hier den nötigen Ersatz zu schaffen, ist Aufgabe der verschiedenen Chefs, wie des leitenden Ingenieurs, des Oberkochs und des Oberstewards, die sich zu diesem Zwecke ebenfalls der Heuerbureaux bedienen.

Auf Grund der Zeugnisse wäre dem Kapitän einigermaßen eine Garantie für Beschaffung einer tüchtigen Besatzung gegeben, wenn man sich unbedingt auf die Zeugnisse verlassen könnte. Es ist aber allgemein üblich, sie so auszustellen, daß dem Manne keine Hindernisse für seine Laufbahn erwachsen. Unter dem Zwange dieser Gewohnheit beschreiben die Kapitäne die Leute als tüchtig, während das gerade Gegenteil der Fall ist. Die durchschnittliche Brauchbarkeit unserer Seeleute ist heutzutage nicht mehr so gut wie in früherer Zeit. Es wird darauf zurückzukommen sein.

Nachdem der Kapitän sich die nötige Mannschaft ausgesucht hat, findet vor dem Seemannsamt die Musterung statt, bei welcher der Kapitän oder ein anderer Vertreter der Reederei zugegen sein muß. Er muß, bei Strafe von 150 Mk. oder Haft, dem Schiffsmann einen von ihm unterzeichneten Ausweis geben, der den Namen des Schiffes, Dienststellung, Angabe der Reise, Dauer des Vertrages, Höhe der Heuer, Zeit und Ort der Anmusterung enthält.

In früheren Zeiten wurde meist auf die Dauer von 2 Jahren angemustert oder bis in den Heimatshafen zurück. Die Leute blieben aber früher oft jahrelang auf demselben Schiffe, eng mit dessen Interessen verwachsen, und ein festes Band patriarchalischer Zusammengehörigkeit umschlang den Schiffer, Steuermann und die Matrosen. Heute wird auf sehr verschiedene Zeit angemustert; es richtet sich nach Reederei-Gebräuchen; bestimmte Vorschriften gibt es nicht. Viele unserer direkten Linien mustern für unbestimmte Zeit mit 14tägiger oder 24stündiger Kündigung an. Andere wieder, die lange Reisen machen, für die Dauer der Reise, so z. B. die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft und die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos. Die Hamburg-Amerika-Linie mustert auf ein Jahr an, die Ostsee-Reedereien im allgemeinen ebenfalls oder von Hafen zu Hafen, oder wie „Frachten und Orders weiter fallen“. Die Trampreederei pflegt für die Reise oder auf

unbestimmte Zeit anzumustern. Die Leute bleiben aber heute meist nur auf kurze Zeit auf dem Schiffe. Nur die großen Gesellschaften, die bessere Löhne zahlen, sichern sich einen festen Stamm.

Eine Vorschußzahlung oder Ausfertigung einer Vorschußnote richtet sich nach den Reedereigebräuchen. Kleinere Segelschiffreedereien pflegen im Heimatshafen einen Vorschuß zu zahlen. Wird ein solcher bezahlt, so richtet er sich nach der Länge der Reise und beträgt eine halbe, eine ganze oder zwei Monatsgagen. In Hamburg wird kein Vorschuß bezahlt wegen der Desertionsgefahr, an anderen Plätzen, wie z. B. Rostock, ist es durchaus üblich. Von den „Heuernoten" war schon die Rede.

Seine Entlassung kann der Schiffsmann fordern, wenn der Kapitän sich einer schweren Verletzung seiner Pflichten gegen den Schiffsmann schuldig macht, wenn das Schiff die Flagge wechselt, wenn nach Beendigung der Ausreise eine Zwischenreise beschlossen oder eine früher beschlossene Zwischenreise beendet ist und in diesem Zeitpunkte schon 1 bzw. $1^1/_2$ Jahr seit dem Dienstantritt verflossen ist; ferner vor dem Besuch eines Hafens, der schon zur Zeit der Anmusterung durch Pest, Cholera oder Gelbfieber verseucht war, endlich auch unter bestimmten Voraussetzungen, wenn der Schiffsmann sich für eine Prüfung vorbereiten oder eine Stellung als Kapitän annehmen will. Andererseits steht es im Belieben des Kapitäns, ungeeignete Elemente ohne weiteres abzumustern. Die Abmusterung geschieht heute meist 24 Stunden nach der Wiederankunft im Heimatshafen, während früher die Leute an Bord bleiben mußten, bis das Schiff entlöscht war. Zwar besteht eine solche Verpflichtung auch jetzt noch, aber tatsächlich wird das Löschen jetzt durch die Schauerleute besorgt, und die Abmusterung erfolgt alsbald nach Befestigung und Reinigung des Schiffes.

Offiziersannahme. In den Zeiten, wo es noch keinen Befähigungsnachweis gab, gehörten zu den Offizieren, außer den Steuerleuten: der Zimmermann, der Koch [1]), der Bootsmann, bei den Grönlandsfahrern auch der Harpunier [2]). Alle Offiziere schliefen schon in einem vom „Roof" abgesonderten Raume. Die Annahme der Offiziere besorgte der Kapitän selbst, oder aber er wählte sie sich aus seiner Mannschaft aus. Nicht selten ging es hierbei sehr willkürlich zu, und es kam vor, daß oft Offiziere nicht nach ihrer Fähigkeit und Tüchtigkeit,

[1]) Marquardt, S. 22.
[2]) Eschels, S. 6.

sondern auf Grund von Verwandtschaft oder Bekanntschaft angenommen wurden. Auch nahm der Kapitän nicht selten mehr Offiziere an, als nötig war, sei es, um sich bequeme Tage zu schaffen, oder um das Schiff „marinemäßig" bemannt zu sehen. So hatte z. B. ein Schiff von 12 Mann Besatzung einen Kapitän, einen Obersteuermann, einen Untersteuermann, den Bootsmann, den Zimmermann und den Koch, als Offiziere, die 2 oder $1^1/_2$ Matrosenheuer erhielten [1]). Diese Übelstände waren für eine gedeihliche Entwicklung des Unternehmens nicht günstig; denn bei den kleinen Unternehmungen der früheren Zeit war es an sich noch nötiger als jetzt, jede nicht unbedingt notwendige Ausgabe zu vermeiden. Aus diesem Grunde wurde 1820 von den Danziger Reedern die genaue Aufnahme eines Protokolls über Zahl und Gage der Besatzung vorgeschrieben [2]).

In späterer Zeit rechnete man zu den Offizieren nur diejenigen, die im Besitze eines staatlichen Befähigungsnachweises waren, also die Steuerleute. In neuerer Zeit kamen dann noch die technischen Schiffsoffiziere, die Maschinisten, hinzu. Bei den meisten Reedereien ist nun den Kapitänen jede Auswahl und Annahme der Offiziere genommen; diese werden direkt vom Kontor angenommen. Für die Gegenwart habe ich bei den Dampfschiffs-Reedereien nur einen einzigen Betrieb gefunden, wo dem Kapitän die Annahme der Offiziere überlassen wurde. Der Reeder glaubt sich am besten auf seine Kapitäne verlassen zu können, da diese meist über eine gute Erfahrung verfügen und die Leute zu beurteilen wissen. Über die praktische Bedeutung dieses Punktes nachher (bei der Güterkontrolle) [3]).

Aus dem uns vorliegenden Material über Segelschiff-Reedereien der Ostsee ergibt sich, daß noch in den 90er Jahren, wie es scheint, dem Kapitän die Annahme und Entlassung der Offiziere überlassen wurde.

Frachtabschlüsse. Das Abschließen der Frachtverträge geschah von jeher im Heimatshafen meist durch den Eigentümer des Schiffes, also durch den Reeder oder den Schiffer [4]). Der Kapitän durfte am Wohnorte des Reeders ohne dessen Wissen und Willen keine wesentlichen Abschlüsse vornehmen. Eschels erzählt uns, daß er in seinem Heimatshafen Altona stets von seinen Reedern van der Smissen befrachtet wurde. Darin hat sich nichts geändert.

---

[1]) Marquardt, S. 22.
[2]) Marquardt, S. 23. Engelbrecht, S. 5, 8ff.
[3]) Marquardt, S. 21.
[4]) Marquardt, S. 32.

Konossementzeichnen. Haftung des Kapitäns. Das Konossement, welches ein förmliches Anerkenntnis des wirklichen Empfanges der Güter ist und die Verpflichtung zum Transport und zur Ablieferung derselben in dem empfangenen guten Zustande enthält, zeichnete in früherer Zeit stets der Schiffer, der dadurch persönlich die Haftung für die Güter übernahm [1]). Eschels geht auf die Hamburger Börse und zeichnet dort die Konossemente der abgeschlossenen Fracht.

Jetzt zeichnet der Kapitän, wenn überhaupt, so doch stets nur als Vertreter des Reeders. Einige Linien lassen ihre Agentur- und Expeditions-Abteilungen die Konossemente zeichnen, da nach ihrer Ansicht der Kapitän im Hafen genug zu tun hat, und ihre Agentur- und Expeditions-Abteilungen über die geladenen Güter und Hafen-Usancen besser Bescheid wissen als die Kapitäne. Bei anderen Gesellschaften zeichnet der Kapitän nur im Original, das übrige liegt in den Händen der verschiedenen Abteilungen oder der Makler. Dann zeichnet der Befrachtungsmakler meistens für den Kapitän. Der Kapitän kann sich auch einen Stempel mit seinem Namenszug herstellen lassen, womit der Makler zeichnet. Andere Linien, besonders die kleineren, ebenso die Tramp-Reedereien überlassen ihren Kapitänen diese Funktionen, wenn auch bei letzteren die Frachtverträge manchmal schon dahin lauten, daß der Reeder zeichnen soll.

Für das Rechtsverhältnis dem Befrachter gegenüber ist dies bedeutungslos. Doch haftet auch jetzt noch, neben dem Reeder, der Kapitän dem Befrachter, Ablader und Ladungsempfänger, ebenso dem Reisenden, der Schiffsbesatzung, auch dem Bodmereigläubiger dafür, daß er bei allen seinen Dienstverpflichtungen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers aufwendet (§ 511 ff. des D.H.B.).

Das Zeichnen durch andere Personen als den Kapitän bringt den Nachteil mit sich, daß die Banken die Beleihung der Konossemente verweigern, da das deutsche Handelsgesetzbuch an der alten Forderung festhält. Auch Rußland verlangt, daß jedes Konossement vom Kapitän gezeichnet sei.

Löschen, Laden, Stauen. Das Löschen, Laden, Stauen und Garnieren der Ladung geschah früher durch die Mannschaft unter Leitung des Kapitäns und der Steuerleute. Es wurde im allgemeinen

[1]) Döring, S. 21. Engelbrecht, S. 18ff.

nur Menschenkraft angewendet, höchstens ein Flaschenzug [1]). Eschels besorgte dies Geschäft stets selbst mit Hilfe seiner Leute. Der Kapitän mußte genau darauf achten, daß das Schiff nicht zu tief beladen wurde, und daß ordentlich und richtig gestaut wurde, damit das Schiff gut segelte, dem Ruder gehorchte und die Ladung in möglichst gutem Zustande in den überseeischen Gebieten ankam [2]). Er haftete für jeden Schaden, wenn die Güter durch schlechtes Stauen gelitten hatten [3]). Die Mannschaft wurde auch erst entlassen, wenn das Schiff völlig entladen war.

Allmählich bildete sich ein selbständiges Stauergewerbe. Schon in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts empfiehlt das Handbuch für Schiffer bei komplizierten und gefährlichen Gütern die Annahme eines Stauers, sofern ein solcher zu haben war. Später wurde regelmäßig zur Unterstützung des Kapitäns ein geschulter Stauer zur Hilfe genommen. In den Geschäftsbüchern einer Rostocker Segelschiff-Reederei aus den Jahren 1850—1880 finden wir bereits die häufige Wiederkehr eines Postens, der die Ausgaben für Stauerlohn enthält.

Die Entwicklung der modernen Technik brachte die Anwendung der Dampfkraft zur Erleichterung des Beladens und Löschens. Die Dampfer und auch die meisten Segler sind mit mehreren Ladebäumen ausgestattet, die ein Entlöschen an mehreren Luken zu gleicher Zeit gestatten. Maschinen- und Kesselanlagen zerlegen das früher ungetrennte Schiffsinnere in mehrere getrennte Räume. In großen Massen drängen die Güter zur Entladung. Alle Verkehrseinrichtungen spornen zur Eile an [4]). Dies alles erklärt, daß das Stauen, Löschen und Laden eine schwierige Kunst geworden ist, die eine berufsmäßige Schulung verlangt. Deswegen führt heute im Heimatshafen in der Regel lediglich der Stauer mit seinen Schauerleuten die Arbeit aus. Er ist ein selbständiger Unternehmer, der meist sein Geschäft kaufmännisch betreibt. Trotzdem bleibt der Kapitän Oberstauer; seine Pflicht ist es, die Tätigkeit des Stauers zu kontrollieren und zu überwachen, denn er haftet noch immer für Schäden, die durch schlechtes Stauen entstehen. Bei einer „Verklarung", d. h. einer gerichtlichen Untersuchung über Schiffs-, Ladungsschäden usw. wird er allein zur Verantwortung gezogen. Bei einzelnen Reedereien und speziell bei

---

[1]) Schriften d. V. f. S., Bd. 103, S. 30.

[2]) Marquardt„ S. 63.

[3]) Marquardt, S. 61.

[4]) Wüstendörfer, Studien zur Entwicklung des modernen Seefrachtvertrages, S. 45ff.

Passagierdampfern wird an die Stelle des Kapitäns der erste Offizier gesetzt, der dann auch von ihm und von der Reederei verantwortlich gemacht wird. Gesetzlich aber behält der Kapitän die volle Verantwortung dem Reeder gegenüber, ebenso den sonstigen Interessenten auf Grund von § 511 D.H.B.

Güterkontrolle. Das Zählen, Nachprüfen, Nachwiegen, kurz die gesamte Kontrolle der Güter besorgte früher der Steuermann; er stellte ein Verzeichnis über die empfangenen Waren aus und legte es dann dem Kapitän vor[1]); er trug diesem gegenüber auch die Verantwortung, während wiederum der Schiffer von den Reedern zur Verantwortung gezogen werden konnte.

In dieser Beziehung liegen die Verhältnisse noch heute bei manchen Reedereien ähnlich. Die Offiziere besorgen die Kontrolle und sind in gewissem Sinne verantwortlich; jedoch bleibt auch hier dem Reeder gegenüber stets der Kapitän verantwortlich, und im übrigen wiederum auf Grund von § 511 D.H.G. Bei vielen Reedereien ist die Kontrolle endgültig Aufgabe des zweiten Offiziers geworden, der Ladungsoffizier ist. Andere Gesellschaften haben dagegen vereidigte Talleyleute für die Güterkontrolle angestellt, aber auch hierdurch ist der Schiffsführer nicht gedeckt. Gesetzlich ist nur er voll verantwortlich. Bei den Ostsee- und Trampreedereien besorgen durchweg nur die Steuerleute die Kontrolle, Talleyleute kommen wenig in Anwendung. Um dem Kapitän die Verantwortung zu erleichtern, überläßt, wie schon erwähnt, eine uns bekannte Reederei diesem die Auswahl und Annahme der Offiziere.

Ausrüstung und Proviant. Um die nötige Ausrüstung und Proviantbeschaffung im Heimatshafen hatte sich früher bei vielen Reedereien ausschließlich der Kapitän zu kümmern. Nettelbeck kaufte selbst Proviant ein und besorgte die nötige Ausrüstung. Dies war auch bei der alten Partenreederei das übliche[2]). In anderen Häfen, insbesondere in der Nordsee, wurde dem Kapitän das Schiff mit der nötigen Ausrüstung übergeben. Es wurde ihm vom Reeder ein Inventarium des Schiffes übermittelt, das der Schiffer unterschreiben mußte. Außerdem mußte er sich noch persönlich überzeugen, ob alles mit dem nötigen Zubehör vorhanden war und sich in ordentlichem Zustande befand[3]). Dagegen blieb die Beschaffung

[1]) Marquardt, S. 59ff. Der Steuermann war nur Vertreter des Kapitäns, der deshalb für ihn haften mußte (Engelbrecht, S. 14).

[2]) Kaegbein, S. 43, S. 45.

[3]) Marquardt, S. 14. Engelbrecht, S. 5.

des Proviants ausschließlich Aufgabe des Kapitäns. Sie machte früher wenig Schwierigkeiten, da die obrigkeitlich aufgestellte Speiserolle sehr einfach war. Sie wechselte zwischen Erbsen, Bohnen und Linsen, sowie zwischen gesalzenem Rind- und Schweinefleisch und minderwertigem „boiled beef“. Bei Einkauf des Proviantes wurde der Kapitän oft von seinem zweiten Steuermann unterstützt, daneben auch in den meisten Fällen vom Koch, der in früheren Zeiten zu den Offizieren gehörte [1]).

Noch in der Mitte des vorigen Jahrhunderts und bis in die 80er Jahre hinein war es bei den Ostsee-Segelschiff-Reedereien üblich, daß die Kapitäne den Proviant und die Ausrüstung besorgten, wie sich aus den uns vorliegenden Geschäftsbüchern einer älteren Segelschiff-Reederei ergibt. Mit dem Aufkommen des Dampfes veränderte sich das Bild wesentlich; der Kapitän, der im allgemeinen wenig von der Dampfmaschine verstand, ja sogar verächtlich auf sie herabsah, konnte sich nicht um die nötige Anschaffung und Ergänzung der Ausrüstung für die Maschine kümmern; das wurde Sache des leitenden Maschinisten. Noch einen Schritt weiter ging dann die Linien-Reederei. Hier bildete sich eine immer weiter bis in die kleinsten Einzelheiten gehende Arbeitsteilung aus. Für die Zwecke der Beschaffung und Ergänzung der Ausrüstung bildeten sich Inspektions- und Ausrüstungs-Abteilungen, sowohl für das „Deck“, als auch für die „Maschine“. Der Kapitän oder der erste Maschinist schicken einen von ihnen unterschriebenen Zettel, worauf die an der Ausrüstung fehlenden Sachen bezeichnet wurden, an die Deck- resp. Maschineninspektion, worauf ihnen die Sachen geliefert werden. Die Ergänzung und Erneuerung des Proviants im Heimatshafen geschieht bei den Linien von den Ausrüstungs-Abteilungen selbständig oder in Verbindung mit einem Schiffshändler, der meist einen festen Kontrakt mit der Reederei hat. Aufbewahrung, Herausgabe und Verantwortung liegen dem Kapitän ob. Bei unseren großen Dampfern sind dem Kapitän zur Erleichterung dieser Obliegenheiten der Zahlmeister und der Verwalter beigegeben.

Bei dem Tramp- und Ostsee-Reedereien erinnern die Verhältnisse noch an die frühere Zeit. Die Ausrüstung wird allerdings auch hier schon von der Reederei selbst oder der Inspektion angeordnet. Den Proviant soll in Rostock bei Segelschiffen die Reederei einkaufen, bei Dampfern der Kapitän [2]). Dies trifft nicht allgemein zu. Bei

[1]) Vgl. S. 18.

[2]) Schriften d. V. f. S., Bd. 103, S. 282.

zwei mir bekannten Dampfschiffs-Reedereien z. B. kauft der Kapitän nicht den Proviant ein, sondern sämtliche Vorräte werden von der Reederei selbst besorgt und an Bord geliefert. Bei anderen Dampfer-Reedereien wieder hat der Kapitän den Proviant gegen Vergütung einzukaufen.

Im allgemeinen lassen sich folgende Normen aufstellen: Der Kapitän erhält den Proviant von der Reederei geliefert, oder er kauft selbst ein gegen eine Vergütung, oder er und seine Leute beköstigen sich selbst. In diesem Falle sind die Unterhaltskosten in der Heuer mitenthalten. Die Vergütung wird entweder pro Tag und Kopf bezahlt und schwankt dann in den einzelnen Häfen zwischen 1,10 und 1,75 Mk., oder sie wird in Gestalt einer monatlichen Pauschalsumme von ca 35—45 Mk. bezahlt. Hat der Kapitän selbst einzukaufen, so besorgt er dies auch heute noch häufig unter Assistenz des Koches. Im allgemeinen wollen die Kapitäne heute nicht mehr gerne etwas mit der Beschaffung des Proviants zu tun haben, da es viel Mühe macht; denn die Speiserolle ist mannigfaltiger und besser und namentlich die Mannschaft immer anspruchsvoller geworden. Auch kann es vorkommen, daß gute Sachen noch durch Zubereitung des Kochs verschlechtert werden, so daß manche Kapitäne den Wunsch haben, für den Koch möge auch ein Befähigungsnachweis eingeführt werden. In manchen Häfen, so behaupten die Kapitäne, müßten sie Geld zusetzen beim Einkauf, da sie mit der ihnen ausgesetzten Vergütung keine Einkäufe machen könnten, die die Mannschaften zufrieden stellten. Indeß wird auch behauptet, die Kapitäne könnten Ersparnisse am Kostgeld machen. Davon an anderer Stelle.

Bestimmung des Abfahrt-Termins. In früherer Zeit mußte der Kapitän, sobald nun das Schiff segelfertig, die Ladung übernommen war, die Reise antreten; er durfte hierzu keine Gelegenheit unbenutzt vorübergehen lassen; denn die Abhängigkeit von Wind und Wetter konnte zu ganz außerordentlichen Verzögerungen führen. Da der Kapitän meist am Gewinn beteiligt war, lag es in seinem eigenen Interesse, die Reise möglichst schnell anzutreten und seinen Bestimmungsort schleunigst zu erreichen. Bei nachzuweisender Versäumnis konnte er für allen Schaden verantwortlich gemacht werden [1]).

Eschels segelt unter sehr ungünstigen Eis- und Windverhältnissen von Altona ab; die übrigen Schiffe ziehen es vor, im Hafen zu bleiben. Es gelingt Eschels, die Nordsee sicher zu erreichen, und als er nach Verlauf von 3 Monaten in St. Thomas ankommt, liegen die übrigen Schiffe noch auf der

[1]) Engelbrecht, S. 14, 23ff. Döring, S. 247.

Elbe [1]). — Auch Nettelbeck berichtet aus eigener Erfahrung, wie viel darauf ankommt, möglichst schnell abzusegeln. Mit einer Ladung Sklaven segelt er nach Surinam; dort sind aber gerade vor ihm 2 Sklavenschiffe eingetroffen, so daß er unverrichteter Dinge nach einem anderen Hafen weitersegeln muß [2]).

Die Einführung des Dampfes und besonders das Aufkommen der Linienreederei gestaltete die Dinge wesentlich anders. Hier sind Reisewege und Fahrzeiten im voraus festgelegt und werden fast immer innegehalten, wenn dies nicht durch höhere Gewalt verhindert wird. Der Dampfer verläßt seinen Heimatshafen am fahrplanmäßig festgesetzten Tage, wenn er auch noch nicht genügend Ladung hat; wenigstens bei den großen transatlantischen Postdampfern trifft dies unter allen Umständen zu. Die Stunde der Abfahrt wird dann vom Kontor aus bestimmt oder auch vom Stauereibetrieb.

Bei Segelschiffen, Tramp- und Ostsee-Reedereien sind die Liegetage und die etwaige Überliegezeit meist in der Chartepartie festgesetzt; sind sie abgelaufen, so braucht der Kapitän nicht länger zu warten und muß abfahren, sobald er weiß, daß der Befrachter die Ladung nicht liefern kann und will. Anderenfalls muß er, nach deutschem Recht, dem Befrachter seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens 3 Tage vor dem Tage der geplanten Abfahrt ankündigen, während die fremden Rechte eine solche Pflicht meist nicht kennen. Da der Kapitän in diesen Reedereizweigen auch jetzt noch meist am Gewinn beteiligt ist, liegt es durchaus in seinem eigenen Interesse, die Abfahrt möglichst zu beschleunigen. Auch kann die Chartepartie oft für ungültig erklärt werden, wenn das Schiff nicht innerhalb einer bestimmten Frist in dem betreffenden Hafen eintrifft.

Bei einem Segler muß der Kapitän natürlich Wind und Wetter auch jetzt noch berücksichtigen, bevor er abfährt, beim Dampfer dagegen darf er nur zögern, wenn Maschinenschaden vorliegt, oder besondere Umstände es erheischen. Ist nach Ablauf der Liegetage die Ladung noch nicht eingenommen, so muß der Kapitän gegen den Befrachter nach fremdem Rechte meist Seeprotest erheben, damit derselbe für jeden Tag über die Liegetage hinaus Liegegeld bezahlt. Nach deutschem Recht genügt eine einfache Erklärung des Schiffers; nur wenn der Befrachter sie nicht annehmen will, muß der Kapitän Protest erheben.

---

[1]) Eschels, S. 158.
[2]) Nettelbeck, S. 229.

Bericht an die Reederei am Schluß der Reise. In früherer Zeit hatte der Kapitän am Ende der Reise nach Wiederankunft im Heimatshafen seinem Reeder einen ausführlichen Bericht über alle Einzelheiten der Reise, über alle Vorkommnisse und besonderen Ereignisse abzulegen. Er hatte ihm das Schiffsjournal vorzulegen, das eine zusammenhängende Erzählung der Reise bildete (vgl. weiter unten). Er hatte ihm ferner einen genauen Bericht über Einnahmen und Ausgaben während der Reise zu erstatten und die erforderlichen Belege vorzulegen.

In dieser Beziehung hat sich bei der heutigen Schiffahrt in regelmäßiger oder in wilder Fahrt nichts geändert. Nach Ankunft im Heimatshafen muß der Kapitän zum Kontor gehen und dort genauen Bericht erstatten. Bei den Dampfer-Reedereien muß er, außer dem Schiffsjournal, das von dem leitenden Ingenieur geführte Maschinenjournal, das über Leistungen der Maschine, Kohlenverbrauch u. a. m. berichtet, vorlegen, wenn es sich um ganz wichtige Eintragungen handelt, die im Prozeßwege zu verwerten sind; im übrigen verlangt man nur genau ausgefüllte Formulare, die, wenn sie korrekt geführt sind, über alles Auskunft geben können.

Verklarung. Über etwaige während der Reise eingetretene Schäden des Schiffes oder der Ladung oder über Unglücksfälle hat der Kapitän heute wie früher Verklarung zu belegen, d. h. eidliche Sachdarstellung vor Gericht zu beantragen. Sie wurde früher vor dem Wasserschout, dem Admiralitätsgerichtshofe oder einer anderen Behörde abgehalten, heute im allgemeinen bei dem Amtsgericht. Bei den Verhandlungen dient das Schiffsjournal als Grundlage.

Winterlager des Schiffes. Im Winter hörte früher die Schiffahrt auf; man konnte des Eises nicht Herr werden. Das Schiff wurde dann abgetakelt und ein Mann zur Bewachung an Bord gelassen; die Mannschaft wurde meist nicht abgemustert, sondern fuhr in die Heimat und erhielt eine halbe Monatsgage als Reisegeld [1]). Bei Eintritt der günstigen Jahreszeit fuhr dann der Kapitän, wie sich aus den Geschäftsbüchern einer alten Reederei ergab, mit einem Teil der Mannschaft nach dem Winterquartier; dort wurde das Schiff instand gesetzt, wieder vollständig ausgerüstet und aufgetakelt.

Während des Winters konnte der Kapitän sich seiner Familie und seiner eigenen Wirtschaft widmen; sehr viel war darin aller-

[1]) Eschels, S. 85.

dings in dieser Jahreszeit nicht zu tun; doch suchten tüchtige Leute sich nach Möglichkeit zu beschäftigen [1]).

Nettelbeck unterrichtet in den Wintermonaten junge Seeleute in der Steuermannskunst [2]) ebenso hält Eschels und vorher sein Großvater auf Föhr in den Zeiten, wo die Schiffe auflagen, Navigationsschule ab [3]).

Sehr viele aber taten nichts, sondern verzehrten im Winter den Verdienst des Sommers.

Heutzutage ist das Eis kein nennenswertes Hindernis der Schiffahrt mehr; die Technik hat es überwunden, so daß die Schiffe heute nicht mehr aufzulegen pflegen, nur kleine Schiffe in der Küstenfahrt pflegen während des Winters ihre Fahrten einzustellen. Bei größeren Reedereien legen die Schiffe nur bei ungünstiger Konjunktur auf, die Mannschaft wird abgemustert, die Offiziere und der Kapitän werden beurlaubt oder auch entlassen.

III.

Aufgaben während der Fahrt.

Die Führung des Schiffes. Mit dem Beginn der Seereise beginnt für den Kapitän der verantwortlichste Teil seiner Berufstätigkeit, da von seiner nautischen Tüchtigkeit, Umsicht, Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue hauptsächlich das Schicksal von Schiff, Mannschaft, Ladung und die Sicherheit der Passagiere abhängen [4]).

Von jeher führte der Kapitän das Kommando des Schiffes. Er ist Herr aller an Bord befindlichen Personen, die zur Schiffsbesatzung gehören und in gewissem Sinne auch der Passagiere. Er ist der Inhaber des Hausrechts an Bord und befugt, jede Berührung einer Privatperson mit seiner Machtsphäre zu verhindern [5]). Der Schiffsbetrieb auf hoher See stellt ein geschlossenes Ganzes dar, dem der Kapitän, soviel auch durch Gesetze und Reederei-Vorschriften bestimmt wird, den Stempel seiner Persönlichkeit aufdrückt [6]).

[1]) Sköllin, S. 179ff.
[2]) Nettelbeck, S. 233.
[3]) Eschels, S. 6, 12.
[4]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 5ff.
[5]) Weber, Die Schiffsgewalt d. Kapitäns in ihren geschichtl. Grundlagen, S. 4.
[6]) Seefahrt, 9. Jahrg., S. 51.

Es ist die Aufgabe des Kapitäns, das Schiff über das Meer in den Bestimmungshafen zu führen. Dieser Dienstzweig spielt sich hauptsächlich auf der Kommandobrücke ab. Hier befinden sich die Maschinentelegraphen, die der Maschine die nötigen Befehle übermitteln. Hier befindet sich das Handruder, das in Verbindung mit der Rudermaschine durch ein Steuer das Schiff lenkt. Das ebenfalls meist auf der Brücke befindliche Kartenzimmer enthält die nötigen Seekarten und Bücher. Ferner ist auf der Kommandobrücke der Kompaß aufgestellt, und in allernächster Nähe derselben befinden sich die Wohnungen des Kapitäns und der Offiziere.

Der Dienst auf der Brücke ist in Wachen eingeteilt. Der Kapitän setzt den Wachdienst fest; er bestimmt, wer die Wache zu beziehen hat, und um welche Zeit dies geschehen soll.

Ferner muß der Kapitän für die ordentliche Besetzung des Ausgucks Sorge tragen. Der mit dieser Aufgabe betraute Mann wird entweder im Mastkorbe des Fockmastes, von wo er einen weiteren Gesichtskreis hat als die Offiziere auf der Brücke, oder bei Nacht oder unsichtigem Wetter auf der Back postiert. Von welcher Bedeutung ein nachlässiger Dienst auf dem Ausguck werden kann, hat der Untergang der „Titanic“ gezeigt.

Den Weg, den das Schiff zu fahren hat, bestimmt der Kapitän, und zwar in der Nähe des Landes auf Grund der Peilungen und des Lothes; letzteres ist in Sicht von Land und bei Nebel ein ganz besonders guter Wegweiser. Auf hoher See dagegen wird auf Grund von astronomischen Beobachtungen und Berechnungen, nämlich durch Winkelmessung zwischen den Gestirnen und dem Horizont, dem sog. „Besteck“, der Standort des Schiffes berechnet. Ist dagegen das Wetter unsichtig, so wird auf trigonometrischem Wege, aus der zurückgelegten Distanz und dem Kurs, der Standort berechnet. Der wachehabende Offizier hat dann dafür zu sorgen, daß der vom Kapitän bestimmte Kurs innegehalten wird.

Für den Verkehr mit Nordamerika sind außerdem die Reisewege für die verschiedenen Jahreszeiten und den Hin- und Rückweg festgelegt, jedoch steht es dem Kapitän frei, nach eigenem Ermessen, wenn er es für nötig hält, einen anderen Weg zu befahren [1]).

Aus dieser ganzen Darstellung geht ohne weiteres hervor, wie viel schwieriger der Dienst auf der Kommandobrücke gegen frühere

[1]) von Zahn, Eine Ozeanfahrt I, S. 32ff.

Zeiten sich jetzt gestaltet hat. Je mehr der Mensch lernt, durch Entwicklung der Nautik die Elemente zu beherrschen, um so mehr Anforderungen stellt die Handhabung der Nautik selbst. Vgl. über diesen Punkt weiter unten S. 31 ff.

Das Schiffsjournal. Die erwähnten astronomischen Beobachtungen, der Kurs usw. werden vom ersten Offizier in das Schiffsjournal eingetragen.

(Siehe Journal auf der nächsten Seite.)

Das Schiffsjournal bildet eine fortlaufende Erzählung der Reise. Es werden, wie wir gesehen haben, die nautischen Beobachtungen (Wind, Kurs, Länge, Breite usw.) eingetragen, nebst etwaigen besonderen Ereignissen, die sich auf das Schiff, die Ladung oder die Mannschaft beziehen. Das Journal bildet auch die Grundlage für die Verklarungen [1]).

Schon in früheren Zeiten war die Führung eines Schiffsjournals üblich; ursprünglich von einem beeideten Schiffsschreiber geführt, wurde dies später Aufgabe des Kapitäns und schließlich der Offiziere.

Der erste Offizier, der meist heute die Führung besorgt, hat den täglichen Bericht zu unterzeichnen und darauf dem Kapitän ebenfalls zur Unterschrift vorzulegen, der noch die nötigen Eintragungen vor der Niederschrift kontrolliert.

Nur einige Eintragungen sind noch heute vom Kapitän persönlich vorzunehmen, wie z. B., wenn er einen Schiffsmann vor Ablauf der Dienstzeit entläßt [2]), oder wenn sich jemand über Vorgesetzte, Seetüchtigkeit, Speisen und Getränke beschwert.

An Bord vorkommende Unglücksfälle werden in dem Anhang zum Schiffsjournal, dem Unfalljournal, eingetragen. Es muß dies bei allen Unglücksfällen geschehen, die Personen der Besatzung zustoßen, sofern sie Arbeitslosigkeit von mehr als 3 Tagen oder den Tod zur Folge haben [3]).

Das vom leitenden Maschinisten zu führende Maschinenjournal über Kohlenverbrauch, Arbeitsleistung der Maschine usw. ist auch dem Kapitän zur täglichen Unterzeichnung vorzulegen [4]).

---

[1]) Vgl. oben S. 26.
[2]) S. oben S. 18.
[3]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 16.
[4]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 16.

Muster eines Journals.

18.. / den ten Journal des Schiffes ..... auf der Reise von ..... nach .....

Stunden Vorm.	Wind	Gesteuerter Kurs	Abtrift	Örtliche Ablenkung	Mißweisender Kurs	Wasserstand bei den Pumpen	Begebenheiten und Bemerkungen
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
Nachm.	Mißweisung: ..... Schiffsort { nach Loggrechnung ..... / nach astronomischer Berechnung — —						
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							

Geschwindigkeit. In früheren Zeiten hatte der Kapitän ein starkes eigenes Interesse, das Schiff möglichst schnell über See zu

bringen, da er ja oft Mitreeder war und für etwaige Konjunkturdifferenzen verantwortlich gemacht werden konnte. Auch war oft in der Chartepartie bestimmt, wann er in seinem Bestimmungshafen eintreffen sollte, andernfalls die „Charter gecancelled" würde. Viel hing dabei von seiner Geschicklichkeit im Segeln ab, davon, ob er günstige Gelegenheiten benutzte oder nicht. Sehr oft hinderten ihn widrige Winde und Wetterverhältnisse, Wochen, ja Monate lang seinen Bestimmungsort zu erreichen, wie wir in den Lebenserinnerungen von Nettelbeck, Eschels und Parish lesen können. Die Schiffahrt war vollkommen von Wind und Wetter abhängig.

Heute schafft der Dampf der Schiffahrt eine große Unabhängigkeit von den Naturgewalten. Für die Ostsee- und Tramp-Dampfschiffe ist allerdings die Ankunftszeit nur ungefähr festgelegt. Der Kapitän sucht innerhalb dieser Frist sein Ziel möglichst schnell, aber mit der gebotenen Vorsicht zu erreichen. In einer schwierigen Lage dagegen befindet sich der Führer des Dampfers einer regelmäßigen Linie, insbesondere eines Post- und Schnelldampfers. Eine Reederei-Instruktion besagt[1]):

> Der Kapitän hat sein Hauptaugenmerk auf eine möglichst schnelle Beendigung der jeweilig vorliegenden Reise mit größter Vorsicht bei gegebenen Umständen zu richten.

D. h. also: bei Nebel und sonstigen Schwierigkeiten mit Vorsicht navigieren und mit geringerer Geschwindigkeit fahren. Andererseits soll der Kapitän unter allen Umständen den festgesetzten Fahrplan innehalten.

Angesichts dieser verschiedenartigen Pflichten hat man mit Recht gesagt[2]):

> Dem Kapitän werden genaue Instruktionen[3]) über Fahrtgeschwindigkeiten, über langsames Fahren bei Nebel usw. mitgegeben. Befolgt er nun diese Instruktionen nicht und verläßt sich auf sein Glück, und alles geht gut und er kommt zur fahrplanmäßigen Zeit an, so ist er ein tüchtiger Kapitän in den Augen seiner Reederei. Befolgt er sie und verlängert dadurch seine Reise, so ist er unfähig und ängstlich. Passiert aber etwas bei Nichtbefolgung, so kann er sich darauf verlassen, daß ihm die Instruktionen schwarz auf weiß vorgehalten werden. Deswegen ziehen viele Kapitäne es vor, sich auf ihr gutes Glück zu verlassen.

---

[1]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 1.
[2]) Hansa, 6. Jahrg., S. 1249.
[3]) Sollte besser heißen „Ungefähre Verhaltungsmaßregeln".

Zur Illustration möge folgender Fall dienen:

Kapitän R. verließ sich stets auf sein gutes Glück, indem er rücksichtslos und rasch darauf losfuhr. Jahre lang ging die Sache gut und war seine Reederei durchaus mit ihm zufrieden. Eines Tages ereilte ihn sein Verhängnis. Bei O. strandete er und verlor Schiff und Patent und wurde natürlich von seiner Reederei entlassen.

Es ist für den Kapitän eben eine sehr schwierige Sache, mit größter Geschwindigkeit zu fahren, sein Ziel zur festgesetzten Zeit zu erreichen und hiermit bei Nebel und sonstigen besonderen Umständen das ebenfalls notwendige Maß von Vorsicht zu vereinigen. Das ist um so schwieriger, als der Wettbewerb um „das blaue Band des Ozeans" die unsinnigen Rekordfahrten der großen Amerikadampfer hervorgerufen hat, die die Sicherheit und das Leben aller an Bord befindlichen Personen in bedenklichem Maße gefährden. Die Schiffsgröße ist keine Garantie für die Unsinkbarkeit, wie die furchtbaren Ereignisse der jüngsten Zeit gezeigt haben.

Die „Titanic", die bei schwierigen Eisverhältnissen mit einer Geschwindigkeit von 23—24 Knoten fuhr, kollidierte mit einem Eisberg und sank nach 4 Stunden, zwei Drittel ihrer Insassen mit in die Tiefe nehmend. Wie die Gerichtsverhandlung ergab, lag außer in dem ungenügenden Ausguck die Hauptursache des Unterganges in der zu großen Schnelligkeit in Nacht und Eis [1]).

Noch sehr viele andere Unfälle lassen sich auf allzu schnelles Fahren bei schwierigen Verhältnissen zurückführen.

Manöver während der Fahrt. Von seiten der Reederei werden die Kapitäne jetzt angehalten, Manöver während der Fahrt vorzunehmen, welche die Sicherheit des Schiffes nach Möglichkeit gewährleisten. Die Schiffsführer haben ferner genau sich davon zu überzeugen, ob alle Rettungsgerätschaften und -Boote in gehörigem Zustande sind, und durch Manöver, zu denen alle Leute der Besatzung hinzuzuziehen sind, sie genau auf ihre Seetüchtigkeit und Gebrauchsfähigkeit zu erproben [2]). Von welcher Bedeutung genaues Funktionieren, tadellose Beschaffenheit der Rettungsboote und -Gerätschaften ist, haben so manche Ereignisse der neuesten Zeit gezeigt.

Ähnliche Vorschriften habe ich für die frühere Zeit nicht finden können. Doch pflegten die Kapitäne tatsächlich Manöver zur Sicherheit des Schiffes und der Ladung auszuführen.

---

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 663.

[2]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 7 ff. Vgl. § 16 u. 17 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Dampfer (Fassung 1913).

Nettelbecks Kapitän stürmt eines Morgens an Deck, alarmiert die ganze Besatzung: Seeräuber in Sicht. Als alle an ihre Posten geeilt sind, läßt er die verschiedensten Übungen ausführen, um einen Angriff von Piraten im Ernstfalle mit Erfolg abschlagen zu können [1]).

Es war dies unbedingt nötig angesichts der Gefahren, die der Kauffahrtei-Schiffahrt durch die Seeräuber der Barbaresken-Staaten drohten.

Signalisieren. Um nun unterwegs möglichst genau über die Bewegungen der Schiffe unterrichtet zu sein, sollen die Kapitäne ihrer Reederei durch passend gelegene Signalstationen Nachrichten zukommen lassen, wenn Wind, Wetter und sonstige Umstände nicht hinderlich sind, durch Anzeigen ihres Unterscheidungs-Signals. Jedes Schiff besitzt ein solches. So bedeutet z. B.: R. N. F. J. die der Hamburg-Amerika-Linie gehörende Dampflustyacht Meteor. Es besteht also aus Buchstaben, die durch die Flaggen des internationalen Signalbuches bei Tage durch bestimmte Licht- und Funkensignale, sowie durch drahtlose Telegraphie bei Nacht ausgedrückt werden.

Derartige Vorschriften gab es früher nicht. Auch fehlten alle sonst dafür erforderlichen Einrichtungen. Wohl aber bemühten sich die Kapitäne durch Ansprechen von Schiffen — „praien“ nennt es der Seemann — wie uns Nettelbeck und Eschels erzählen, ihrem Reeder in der Heimat Kunde von unterwegs zukommen zu lassen. Traf man aber kein Schiff, so blieb der Reeder oft Wochen und Monate lang ohne Kenntnis von seinem Schiffe.

Kapitän und Offiziere. Zur Unterstützung und Entlastung seiner Funktionen sind dem Kapitän jetzt wie früher die Offiziere (Steuerleute) beigegeben. Es herrschte ehemals zwischen ihnen ein kameradschaftliches, ja oft ein freundschaftliches Verhältnis. Häufig waren die Steuerleute mit dem Kapitän verwandt oder bekannt. Sie wurden meist vom Kapitän persönlich angenommen. Dieser empfahl sie gelegentlich weiter an andere Schiffsführer, so daß sie den letzteren schon nicht mehr unbekannt waren. Kapitän Roosen nahm z. B. Eschels als Obersteuermann an auf Empfehlung seines Kapitäns [2]). Durch die Bekanntschaft oder Empfehlung wurde dann das gegenseitige Verhältnis an Bord ein freundschaftliches; oft duzten sie sich; so duzt sich Eschels als Obersteuermann im Alter von 24 Jahren mit seinem Kapitän [3]). Ungern trennte sich auch später noch der Kapitän von seinem Steuermann.

[1]) Nettelbeck, S. 153ff.
[2]) Eschels, S. 125.
[3]) Ders., S. 124.

Mir ist ein Beispiel bekannt, daß ein alter Segelschiffskapitän seinen Steuermann, der Aussicht hatte, beim Aufkommen der Dampfschiff-Reederei eine gut bezahlte aussichtsreiche Stellung zu bekommen, bat, doch bei ihm zu bleiben. Er wolle nur noch ein Jahr zur See fahren und sich dann zur Ruhe setzen. Eher möchte der andere ihn doch nicht verlassen, denn sie wären doch immer in Frieden und Freundschaft miteinander gefahren. Der Steuermann willigte ein, und es wurde ihm später sehr schwer, eine neue gute Stellung zu finden.

Heute dagegen nehmen die Beziehungen der Kapitäne zu ihren Offizieren immer mehr einen streng militärischen Charakter an, bei größeren Reedereien in höherem Maße wie bei kleinen. Auf größeren Passagierdampfern speist der Kapitän mit den Passagieren zusammen, bei kleineren mit seinen Offizieren; dadurch verkehren sie auch außerdienstlich miteinander, zumal sie auf einen kleinen Raum auf einander angewiesen sind. Mit zunehmender Schiffsgröße, Zahl der Passagiere usw. hört jeder außerordentliche Verkehr immer mehr auf.

Es ist auch dem Kapitän bei den meisten Reedereien mit wenigen Ausnahmen jede Bestimmung über Auswahl und Annahme der Offiziere genommen. Sie werden direkt von der Reederei angenommen. Der Schiffsführer erhält also ihm völlig unbekannte Leute, die oft das Schiff wechseln. Dies hat natürlich auch zur Minderung des kollegialen Verhältnisses beigetragen. Dieser Zustand ist nach Ansicht der Schiffsoffiziere Schuld daran, daß die Kapitäne nicht genügend sich um die Ausbildung des Nachwuchses kümmern.

Die Kapitäne lassen alte Gewohnheiten bestehen und beschäftigen die Offiziere mit weniger wichtigen Arbeiten, die ohne Nutzen für ihre Ausbildung und für ihren späteren Posten als Kapitän sind.

Ein Schiffsoffizier z. B. beklagt sich in der „Hansa“ darüber, daß beim Einlaufen in einen Hafen der erste Offizier auf der Back beim Anker oder bei den Leinen steht. Das könnte ebenso gut ein anderer Offizier besorgen. Soll er nun eines Tages selbst als Kapitän oder dessen Stellvertreter ein Schiff in den Hafen führen, so befindet er sich oft in einer schwierigen Lage [1]). — In der Seeamtsverhandlung über die Strandung des Dreimastschoners A. zeigt sich, daß der Kapitän seine Steuerleute nicht mit zur Navigierung, zum Absetzen und Kontrollieren des Kurses und der Peilungen heranzieht, sondern sie von derartigen Arbeiten abschreckt und beim Ankerauswechseln und anderen weniger wichtigen Arbeiten verwendet [2]).

Verläßt der Offizier den Kapitän, so kann dieser ihm auf Verlangen ein Führungszeugnis ausstellen. Hat der Kapitän sich nun nicht

[1]) Hansa, Jahrg. 49. S. 7.
[2]) Hansa, Jahrg. 49, S. 443 f.

genügend um die Ausbildung gekümmert und kann sich kein Urteil über die Fähigkeiten seines Untergebenen bilden, so können leicht ungeeignete Elemente in der Handelsmarine durch gute Zeugnisse großgezogen werden.

Der Kapitän des Dampfers H. hält seinen wachehabenden Offizier für fähig. Der Seeunfall und die nachfolgende Seeamtsverhandlung beweisen das Gegenteil [1]). — Der Kapitän des Seglers A. vertraut auf gefährlichem Kurs dem zweiten Steuermann die Führung des Schiffes, da er ihn dafür geeignet hält. Dies ist aber nicht der Fall, er ist vollkommen unfähig, diesen verantwortlichen Posten zu bekleiden [2]).

Wachdienst. Die Offiziere sind dem Kapitän früher wie heute in erster Linie zur Unterstützung und Stellvertretung für die Navigation des Schiffes beigegeben. Der Kapitän bestimmt, wer von den Offizieren Wache gehen und in welcher Reihenfolge dies geschehen soll. Bei Schiffen, auf denen nur zwei Offiziere an Bord sind, muß der Kapitän selbst Wachdienst verrichten. Wo mehr Offiziere sind, ist der Kapitän nur bei schwierigen und gefährlichen Situationen verpflichtet, bei Einfahrt in einen Hafen und einen Fluß auf die Brücke zu kommen. Der Kapitän behält aber die volle Verantwortung Tag und Nacht, ohne Rücksicht darauf, wer die Wache hat. Leider wurde und wird auch heute noch dieser wichtige Dienst nicht selten nachlässig versehen.

Nettelbeck hatte seinem Steuermann die Wache übergeben. Als er sich später an Deck begab, brannte kein Licht, der Steuermann hatte sich zur Ruhe begeben und nur ein Matrose war an Deck. Nettelbeck holte den Steuermann aus der Kajüte und brachte ihn mit einigen Fußtritten an seinen Posten [3]).

Auch heute wird in dieser Beziehung noch gesündigt. Es wird besonders darüber geklagt, daß der Kapitän zu spät auf die Brücke gerufen wird oder daß er der Aufforderung, nach oben zu kommen, zu spät Folge leistet. Einige Beispiele mögen dies illustrieren:

Der Postdampfer L. B. sichtete südlich von Kap Verde, zwei Strich an B. B. voraus auf kreuzenden Kurs, vormittags um 9 Uhr an hellem Tage, einen größeren englischen Passagierdampfer. Der wachehabende Offizier verließ sich darauf, daß ein solcher Dampfer genügenden Ausguck halten und seiner Ausweichepflicht nachkommen würde. Er behielt daher laut Vorschrift Kurs und Fahrt bei, der Engländer machte keine Anstalten zum Ausweichen, so daß der Offizier des Postdampfers, um den Dampfer nicht mittschiffs zu

---

[1]) Hansa, Jahrg. 49, S. 625f.
[2]) Hansa, Jahrg. 49, S. 443f.
[3]) Nettelbeck, S. 289ff.

treffen, hart B. B. Ruder, unter gleichzeitiger Abgabe von zwei Tönen mit der Dampfpfeife geben mußte. Erst dann liefen auf dem englischen Dampfer Personen zur Brücke hinauf [1]).

Zwei Seeamtsverhandlungen geben uns noch weiteres interessantes Material über Wachvergehen:

Die Kollision des deutschen Dampfers A. mit dem englischen Dampfer P. ist durch den ersten Offizier des deutschen Dampfers A. verschuldet, weil er den Ausguck während längerer Zeit völlig vernachlässigte und daher den auf kreuzenden Kurs anliegenden P. erst im letzten Augenblick gesehen hat. Ihm wurde die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen [2]). — Der Kapitän des Dampfers E. verläßt bei ziemlich starkem Seegang die Brücke eine halbe Stunde vor Beendigung seiner Wache etwa um Mitternacht, um Kaffee zu trinken. Von drei Leuten, die sonst mit dem Kapitän Wache gingen, war nur einer dienstfähig; dieser mußte Ruder, Ausguck und Maschinentelegraph bedienen. Der Kapitän übergab nun dem Steuermann die Wache nebst Kursanweisung in der Kajüte, ohne den Mann am Ruder zu kontrollieren. Als das Wetter unsichtig wurde und Schneeböen eintraten, weckte der Steuermann den Kapitän nicht, was dieser ihm allerdings auch nicht bestimmt befohlen hatte. Er stellte auch keinen Ausgucksmann auf, weil der Kapitän dies meist auch nicht tat. Erst als die Katastrophe unmittelbar bevorstand, versuchte er den Kapitän durch Dampf-Pfeifensignale zu wecken, anstatt einen Matrosen abzuschicken. Es war jedoch zu spät, um eine Strandung zu vermeiden. Beiden, dem Kapitän wie dem Steuermann, wurde die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen [3]).

Beratungen. Bei schwierigen Lagen hatte der Kapitän in ganz früher Zeit mit der gesamten Mannschaft, dann mit den Offizieren einen Schiffsrat abzuhalten, an dessen Beschluß er gebunden war. Heute dagegen berät er mit den älteren Schiffsoffizieren, hört deren Ansicht an und prüft sie genau, trifft dann aber nach eigenem Ermessen seine Maßnahmen [4]). Läuft dem Schiffsführer bei seinen Berechnungen und Beobachtungen ein Irrtum unter, so haben die Offiziere, wenn sie es merken, ihn ungefragt darauf aufmerksam zu machen. Für die Unterlassung können sie von den Seegerichten zur Verantwortung gezogen werden. Zwei Seeamts-Verhandlungen mögen als Beispiel dienen:

Der Kapitän vom Dampfer L. verwechselt zwei Inseln. Der erste Offizier, der den Kapitän darauf aufmerksam macht, tut dies in einer Weise, daß ihm der Kapitän keinen Glauben schenkt, sondern sogar den Offizier zur gegenteiligen Ansicht bekehrt. Vor dem Seeamt werden dem Offizier schwere

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 9.
[2]) Hansa, 49. Jahrg., S. 277.
[3]) Hansa, Jahrg. 49, S. 323 ff.
[4]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 6.

Vorwürfe gemacht, daß er den Kapitän nicht in der richtigen Weise darauf aufmerksam gemacht hat, sondern sich sogar von seiner Meinung hat abbringen lassen [1]). — Der zweite Offizier eines Seglers bemerkt den Fehler des Kapitäns beim Besteckabsetzen, macht ihn aber nicht darauf aufmerksam. Es werden ihm deswegen vor dem Seeamte erhebliche Vorwürfe gemacht und daran gezweifelt, ob er überhaupt für den verantwortungsvollen Posten eines Schiffsoffiziers geeignet sei [2]).

Kapitän und Maschine. Mit dem Aufkommen des Dampfes sind neben die nautischen die technischen Schiffsoffiziere getreten. Bei kleinen Reedereien ist der erste Maschinist der Untergebene des Kapitäns und wird als solcher behandelt, bei den größeren Betrieben dagegen wird er immer unabhängiger. Der Kapitän ist, um einen Ausdruck Kiplings zu gebrauchen, nicht mehr der „Souverän", sondern der „Souzerän" des leitenden Ingenieurs. Sämtliche Befehle an die Maschine erteilt er durch dessen Vermittlung, nicht mehr direkt. Dieses Verhältnis führt sehr leicht zu Reibereien, es herrscht deswegen nicht selten zwischen Deck und Maschine ein gespanntes Verhältnis. Die Nautiker betrachten die Maschinisten nicht als gleichberechtigt. Die Maschinisten andererseits fühlen sich nicht nur den Nautikern gleichberechtigt, sondern zum Teil auch infolge ihrer besseren Vorbildung überlegen. Sie sind deswegen eifersüchtig darauf bedacht, dafür zu sorgen, daß ihnen niemand zu nahe tritt. Dieses Verhältnis bringt es mit sich, daß persönliche Wünsche des Kapitäns unberücksichtigt gelassen werden, wie z. B. folgender Fall zeigt:

Der Kapitän des Dampfers G. ersuchte den leitenden Ingenieur durch einen Steward, das elektrische Licht nach 10 Uhr abends brennen zu lassen, da er Gesellschaft hätte. Da nach Ansicht des Ingenieurs der Kapitän seine Bitte ihm hätte persönlich vortragen können, so faßte er die Übermittlung durch den Steward als Befehl auf und hielt sich infolgedessen in seinem Ehrgefühl gekränkt. Er hielt sich deshalb an seine Reederei-Instruktionen und ließ präzise 10 Uhr die Lichterzeugungsmaschine abstellen.

Kapitän und Mannschaft. Heute wie früher ist der Kapitän der Vorgesetzte sämtlicher an Bord befindlicher Personen, mit Ausnahme der Passagiere. Alle, auch die Passagiere in gewissem Sinne, sind seiner Disziplinargewalt unterworfen. In früherer Zeit bestand nun im allgemeinen zwischen dem Kapitän und seiner Besatzung ein patriarchalisches Verhältnis. Er war der Vater der Mannschaft,

---

[1]) Hansa, Jahrg. 50, S. 346.
[2]) Hansa, Jahrg. 49, S. 200.

die Schiffsleute hießen nach alten Seegesetzen „Schiffskinder“ [1]). Schiffsführer und Besatzung stammten aus denselben Volksschichten [2]). Zuweilen wohnten sie in demselben Ort zusammen, da der Kapitän sich sehr oft seine Bemannung aus seinem Verwandten- und Bekanntenkreis zusammensuchte, wie wir in den Lebenserinnerungen des Altonaer Schiffskapitäns Eschels zu wiederholten Malen lesen können. Ebenso kamen im Fischlande, auf dem Darß usw. junge Leute zu einem bekannten Kapitän, mit der Bitte, sie als Matrosen mitzunehmen. Er suchte sich dann die ihm genehmen aus.

Die Beziehungen des Kapitäns zu seinen Matrosen schildert Eschels sehr gut an einem Beispiel:

> Einen Matrosen, der gut steuern kann, soll man die ganze Wache am Ruder stehen lassen. Ein solcher nimmt es nicht für ungut, denn die Ehre, die ihn dadurch trifft, auch ein Glas Wein, oder er wird vom Kapitän oder Steuermann einmal mit der Hand auf die Schulter geschlagen und zu ihm gesagt: „Du bist doch ein fixer Kerl“, — das ist ihm mehr wert, als eine Wache zu schlafen [3]).

Ganz anders dagegen lauten die Schilderungen, die uns Eschels von der holländischen Kauffahrteiflotte gibt [4]):

> Die Holländer hielten ihre Matrosen sehr scharf unter Kommando, fluchen und toben war an der Tagesordnung, und das allgemeine Sprichwort hieß: „Wer einem Matrosen Gutes tut, der tut dem Teufel einen Wohlgefallen“.

Patriarchalische, freundschaftliche Verhältnisse zwischen Kapitän und Mannschaft scheinen also zu Eschels Zeiten in der holländischen Handelsmarine nicht mehr bestanden zu haben.

Zu Anfang seiner Kapitänszeit befolgte Eschels eifrig das Beispiel der Holländer. Später aber machte er die Erfahrung, daß er mit freundlicher Behandlung und durch ein freundschaftliches Verhältnis viel weiter kam. Die Leute verrichteten willig ihre Arbeit und fuhren gern und lange unter seinem Kommando. Die Matrosen von früher waren nach Eschels Schilderungen stolz auf ihren Beruf und verstanden die ihnen obliegenden Pflichten richtig auszuführen und zu erfüllen. Sie spotteten über Kameraden, die die Steuermannskunst erlernten; es müßte auch Leute geben, die die Segel bedienten und die seemännischen Arbeiten verrichteten; diese

---

[1]) Schultze, Schiffsordnungen u. Bräuche einst. u. jetzt, S. 10.
[2]) Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 104, S. 498.
[3]) Eschels, S. 318.
[4]) Ders., S. 171.

blieben für Lebenszeit Matrosen[1]). Diejenigen Matrosen, deren Ziel die höhere nautische Laufbahn war, unterrichtete Eschels in ihrer Freizeit in der Steuermannskunst. Er hatte bei den langen Reisen der früheren Zeit vollauf Muße dazu. Bei geeigneten Fähigkeiten ließ er dann die Leute zu Boots-, Unter- und Obersteuerleuten avancieren[2]). Wir finden aber auch schon in früherer Zeit Klagen, die ganz modern klingen, über unfähige und schlechte Seeleute. So stellt z. B. Baasch in seiner Urkunden- und Aktensammlung fest, daß es in Hamburg in alter Zeit auch schon unehrliche und vor allen Dingen unfähige Seeleute gab. Sie musterten als befahrene Matrosen an und hatten keine Ahnung von ihren Obliegenheiten[3]). Auch bei Nettelbeck finden wir Klagen über unfähige und schlechte Besatzung.

Bei allen patriarchalischen Verhältnissen war aber doch früher die Disziplinargewalt des Kapitäns eine sehr große. Er durfte bei Ungehorsam und Widersetzlichkeit schwere Strafen verhängen. Die gebräuchlichsten Strafen waren: Fußeisen, Fasten, vom Raanock ins Meer tauchen, Kiel holen, Durchpeitschen, Einsperren und die Zunge knebeln.

Nettelbeck hatte auf einer Reise eine Hamburger Besatzung an Bord, die ihm dauernd Anlaß zum Ärger gab. Als sie ihm offen den Gehorsam kündigten, bestellte er die einzelnen Rädelsführer zu sich in die Kajüte und prügelte sie durch. Durch diese körperliche Züchtigung gelang es ihm, der Mannschaft wieder Herr zu werden[4]).

Heute haben sich die Beziehungen des Kapitäns zur Mannschaft vollkommen verändert. Das einst patriarchalische Verhältnis ist auch hier ein streng militärisches geworden. Es stehen sich nur noch Vorgesetzte und Untergebene gegenüber. Der Dampf, die Zunahme der Schiffsgröße, das Aufkommen der regelmäßigen Linien — alles dies hat hier mitgewirkt. Es enstanden neue Mannschafts-Kategorien, das Maschinen- und Aufwarte-Personal kam in immer größerer Anzahl an Bord. Die Annahme und Ergänzung dieser Leute besorgen die einzelnen Abteilungschefs, der leitende Ingenieur und der Ober-Steward. Aber auch das rein seemännische Personal nimmt der Kapitän nicht mehr selbst an; es ist dies, wie wir oben gesehen haben, Aufgabe der Heuerbureaus geworden. Der Kapitän

---

[1]) Eschels, S. 173.
[2]) Ders., S. 173 ff.
[3]) Baasch, S. 6.
[4]) Nettelbeck, S. 290 ff.

kennt also seine Leute nicht persönlich, und auf den relativ kurzen Reisen, die heute gemacht werden, ist ihm keine Gelegenheit gegeben, sie näher kennen zu lernen, zumal da die Leute oft nur für eine Reise an Bord sind. Alle diese Verhältnisse sind einem patriarchalischen Verhältnis ungünstig. Dazu kommt noch, daß die Mannschaftsqualität sich erheblich verschlechtert hat.

Das Urteil der Praktiker gibt am besten folgenden Ausspruch eines Kapitäns wieder[1]):

> Es gibt unter den Matrosen noch ganz fixe Kerls, aber sehr viele, die von den seemännischen Arbeiten ihres Berufes keine Ahnung haben, sondern höchstens Rost kratzen und ähnliche Arbeiten verrichten können, aber frech sondergleichen sind.

Dieses Urteil finden wir in den Briefen der Kapitäne an ihre Reedereien zu wiederholten Malen bestätigt.

> Ein Kapitän mustert einen Mann an, der sich auf der Reise völlig untauglich zeigt. Als er an Bord kommt, erklärt er seinem Vorgesetzten: „Wenn Sie uns gut behandeln, so haben Sie es auch gut an Bord".

Welches sind nun die Ursachen dieser Erscheinung? Durch den Rückgang der Seglerflotte ist den heutigen Dampfermatrosen die Möglichkeit verringert, sich eine gute seemännische Ausbildung zu erwerben. Diese kann nach der überwiegenden Ansicht der Praktiker nur auf Seglern erworben werden, wegen des steten Kampfes mit den Elementen. Hier allein lernen sie die seemännischen Arbeiten und Tugenden, die sie für ihren Beruf nötig haben, während sie auf den Dampfern nur Anstreichen und Scheuern lernen, und es ist auf den Dampfern durchaus eine seemännische Ausbildung nötig, da die Leute doch auch hier sehr viele seemännische Fähigkeiten beweisen müssen. Sie müssen vor allen Dingen auch rudern und steuern können; dies ihnen beizubringen, fehlt dem Kapitän die Zeit, da es seine Aufgabe ist, möglichst schnell ohne Rücksicht auf Wind und Wellen ans Ziel zu kommen.

Da der Rückgang der Seegelschiffs-Flotte die Möglichkeit der seemännischen Ausbildung erschwert, finden wir auf unseren Dampfern immer weniger wirkliche Seeleute. Es sind seemännische Gelegenheitsarbeiter, die sich aus allen möglichen Berufen rekrutieren. Wenn sie zum Rudern oder Steuern verwendet werden sollen, so haben sie keine Ahnung davon. Namentlich das erstere kann beim Unglücksfall verhängnisvoll werden. Seit dem Unglücksfall

---

[1]) Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 104, *S.* 561.

der „Titanic“ ist überall die Forderung: Bootsraum für alle an Bord befindlichen Personen, aufgestellt worden. Diese ist an sich berechtigt, aber beim Unglücksfall kann sie absolut wirkungslos bleiben, dadurch, daß von der Besatzung nicht genügend bootskundige Leute vorhanden sind. Verstehen sie nicht zu rudern, so nützen selbst Rettungsboote mit Raum für jedermann nichts.

Zu der Qualitäts-Verschlechterung tritt noch die Tätigkeit der Sozialdemokratie hinzu. Der größte Teil unserer Seeleute ist dem Seemannsverbande angegliedert. Ein alter, erfahrener Praktiker sagte:

> Fast auf allen Dampfern befindet sich ein Vertrauensmann der Organisation, dessen Aufgabe es ist, mit den Leuten das Gesetzbuch durchzustudieren, damit ihnen ja kein Unrecht geschieht. Auch ist er es, der die Leute gegen ihre Vorgesetzten aufsässig macht.

Aus diesen Gründen ist jetzt die Mannschaftsfrage eine der wichtigsten in der Handelsmarine. Es sind die verschiedensten Vorschläge gemacht und Versuche angestellt worden, um eine seemännische gut ausgebildete Dampfer-Decksmannschaft zu schaffen. Man hat versucht, in Emden Fürsorgezöglinge zu Matrosen auszubilden und sie dann an Bord unterzubringen, ein Versuch, dem gegenüber sich die Kapitäne durchweg ablehnend verhalten, da sie sich von solchen Elementen nichts versprechen. Der Deutsche Schulschiffverein hat sich die Aufgabe gestellt, durch Ausbildung von Schiffsjungen auf seinen Schiffen für einen guten Nachwuchs zu sorgen. Aber für den großen Bedarf genügen diese nicht, auch wird ein Teil später in die Kadetten-Abteilung der Schulschiffe übertreten, um sich der höheren nautischen Laufbahn zu widmen. Alle diese Bestrebungen sind noch so jungen Datums, daß es zurzeit unmöglich ist, ein begründetes Urteil über sie abzugeben.

Die Disziplinargewalt, die der Kapitän über die Mannschaft hat, und die nur an den ersten Offizier des Deck- oder Maschinendienstes übertragen werden kann, ist heute lediglich eine moralische. Körperliche Strafen, Kostschmälerung von mehr als 3tägiger Dauer und Einsperrung dürfen heute zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherheit des Dienstes weder als Zwangsmittel, noch als Strafe angewendet werden, wohl aber, um eine Widersetzlichkeit und beharrlichen Ungehorsam zu brechen. Der Kapitän besitzt auch heute nicht einmal mehr über die Schiffsjungen das Recht der väterlichen Gewalt, d. h. der Züchtigung. Dagegen darf er auch heute noch wie früher einen Schiffsmann, der zu der Stellung, für die er

angemustert hat, untauglich ist, im Range herabsetzen. Läßt sich der Schiffsmann eine grobe Pflichtverletzung zu schulden kommen, so kann der Kapitän ihn sofort im nächsten Hafen ohne Kündigung entlassen. Der Bestrafte kann dagegen die Entscheidung des Seemannsamtes anrufen. Früher beförderte der Kapitän, wie wir gesehen haben, die fähigen Elemente zu Unteroffizieren und Offizieren; ersteres steht auch noch heute in der Befugnis des Kapitäns, letzteres jedoch nicht mehr, da heute für diese Posten ein staatlicher Befähigungsnachweis nötig ist.

Es wird allgemein darüber geklagt, daß Vergehen gegen die Disziplin von den Seeämtern zu milde bestraft würden. Es wird meist eine Geldstrafe verhängt, und die zu zahlende Summe spielt für den Seemann keine große Rolle, wenn er am Ende der Reise seinen ganzen Verdienst ausbezahlt erhält. Auch die Reeder beklagen sich ausdrücklich über zu milde Bestrafungen bei Vergehen. Die Hansa führte kürzlich ein Beispiel dafür an:

> Gegen den Matrosen T. wurde Strafantrag gestellt. Er zeigte sich während der ganzen Reise rabiat. Mehrfachen Aufforderungen des ersten Offiziers, an die Arbeit zu gehen, leistete er nicht Folge, trotzdem er ausdrücklich auf die Folgen seiner Weigerung aufmerksam gemacht worden war. Auch war er, entgegen dem ausdrücklichen Befehl des ersten Offiziers, an Land gegangen. Da es sich nun um ein Vergehen gegen die Paragraphen 100 und 96 der Seemannsordnung handelte, erklärte das Seemannsamt Altona, nicht zuständig zu sein und übergab die Sache der Staatsanwaltschaft. T. war inzwischen in die Kriegsmarine eingetreten und nun hier abgeurteilt. Der Angeklagte wurde wegen Gehorsamsverweigerung in rechtlichem Zusammenhange mit unerlaubtem Verlassen des Schiffes zu 5 Mark Geldstrafe verurteilt.

Die Stellung des Kapitäns der Mannschaft gegenüber ist aus allen diesen Gründen sehr schwierig geworden. Bei den größeren Reedereien liegen die Verhältnisse zum Teil besser, weil diese infolge der höheren Löhne und besseren Lebensbedingungen an Bord sich einen festen Stamm alter Mannschaften geschaffen haben. Dagegen müssen sich die kleineren Betriebe oft mit der schlechtesten Qualität begnügen.

Bei derart schwierigen Verhältnissen kommt es darauf an, wie der Kapitän veranlagt ist, ob er schroff oder vorsichtig verfährt, ob er auch zur rechten Zeit ein Auge zudrücken kann, und nur wenn es nötig ist, mit aller Energie seine Autorität durchsetzen kann. Sehr viel hängt ab also von seinem Benehmen gegenüber Offizieren und Mannschaften. Ein alter erfahrener seemännischer

Sachverständiger in Hamburg sagte mir, nirgends passe das Sprichwort: „Wie man in den Wald ruft, so schallt es daraus hervor“ besser, als bei den Beziehungen des Kapitäns zur Mannschaft an Bord. Es ist jedenfalls dem Kapitän nicht leicht gemacht, mit der Mannschaft fertig zu werden, aber es wird auch nicht selten namentlich von den jüngeren Schiffsführern gesündigt.

Kapitän und Passagiere. Der starke neuzeitliche Passagier- und Auswandererverkehr, der die Passagier- und Schnelldampfer schuf, hat dem Kapitän eine ganze Anzahl neuer Funktionen auferlegt[1]). Hierdurch ist er in mancher Beziehung einem Hoteldirektor ähnlich geworden. Vor der Einschiffung hat er sich persönlich oder durch den ersten Offizier zu vergewissern, ob alle Passagierräume in tadelloser Sauberkeit und Ordnung und gut gelüftet sind. Jeden Morgen hat er in Begleitung des Arztes eine eingehende Besichtigung der Passagierräume vorzunehmen und sich nach den Wünschen der Reisenden zu erkundigen. Alle Arbeiten, die für die Fahrgäste belästigend oder unangenehm sein könnten, sind nach Möglichkeit zu beschränken. Er hat dafür zu sorgen, daß Deckwaschen und sonstige Reinigungsarbeiten, Ausholen von Sonnensegeln im Sommer vor 7 Uhr, im Winter vor 8 Uhr geschieht.

Die Passagier-Beförderung verlangt jetzt vom Kapitän weltmännische Bildung und gesellschaftlichen Schliff, so daß der „rauhe Seebär“ der früheren Zeiten immer mehr im Aussterben begriffen ist. Der Kapitän muß nach Kräften dafür sorgen, daß den Passagieren der Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich gestaltet wird. Er muß für Unterhaltung und Zerstreuung sorgen durch Arrangierung von Konzerten, Spielen usw. Es ist oft schwer für den Kapitän, dabei nicht seine vornehmsten, die navigatorischen Pflichten, zu vernachlässigen, da manche Passagiere den Kapitän über Gebühr in Anspruch nehmen.

Sämtliche Beschwerden sind an den Kapitän direkt zu richten, da er für alle Vorkommnisse die Verantwortung trägt. Mir ist betreffs der Verantwortung ein interessanter Fall bekannt:

> Der Kapitän hatte versäumt, nachdem die Tafel gedeckt worden war, sich zu vergewissern, ob alles in Ordnung war. Unglücklicherweise hatte ein Steward unter dem Tisch einen Scheuerlappen hängen lassen. Der Obersteward hatte ihn auch nicht entdeckt; eine Dame ruinierte sich dadurch ihr seidenes Kleid; den Schaden mußte der Kapitän tragen.

---

[1]) Instr. f. Kapt. d. Hapag, S. 19ff.

Es fehlt dem Kapitän sehr oft die Zeit, alles selbst zu tun, so daß er sich auf seine Untergebenen verlassen muß. Aber für jede Nachlässigkeit von ihrer Seite trägt er die Verantwortung.

Mit dem Aufkommen der drahtlosen Telegraphie ist an die Kapitäne wiederholt von der Staatsanwaltschaft auf funkentelegraphischem Wege das Ansuchen gestellt worden, unter den Passagieren befindliche flüchtige Verbrecher festzunehmen. Diesem Ersuchen stehen die nautischen Kreise völlig ablehnend gegenüber. Der Kapitän befindet sich in kritischen Lagen (Nebel, unsichtiges Wetter usw.) auf der Brücke. Nun kommt der Verhaftungsbefehl. Er soll Sicherheitsorgan sein und soll darüber seine Pflichten als Schiffsführer vernachlässigen, damit der Verbrecher nicht entwischt [1]). Der zu verhaftende Passagier wird meist ein schwerer Verbrecher oder ein Hochstapler sein. Er wird seine Unschuld beteuern, appelliert als Passagier an die Mitreisenden und nimmt deren Unterstützung wegen Freiheitsberaubung in Anspruch. Eine schwierige Lage des Kapitäns, besonders wenn er sich einem Hochstapler gegenübersieht, der es durch angenehme Umgangsformen verstanden hat, sich unter den Passagieren beliebt zu machen [2]). Ist die Verhaftung aber gelungen, so muß der Verbrecher stark bewacht werden; denn gelingt es ihm zu entwischen, so setzt sich der Kapitän der Bestrafung durch deutsche Gerichte aus [3]). Es ist auch damit zu rechnen, daß auswärtige Mächte die Gefangenhaltung eines Passagiers in ihren Hoheitsgewässern nicht dulden würden.

So hat z. B. die englische Regierung zur Zeit des Tripoliskrieges 3 untersuchungsgefangene Araber vor Bord eines italienischen Postdampfers weggeholt und sie dann in Freiheit gesetzt, da der Führer des Schiffes keine Dokumente besaß, die die Festhaltung der Gefangenen rechtfertigte [4]).

Nach dem amerikanischen Einwanderungsgesetz ist der Kapitän nicht befugt, einen Reisenden festzunehmen, geschweige denn an Bord zu behalten [5]). In der Zumutung, einen Passagier zu verhaften, sehen die Kapitäne auch eine Beeinträchtigung ihres Standesgefühls und eine Herabsetzung ihrer Stellung [6]). Die Interessen der Rechtspflege bleiben nach Ansicht der nautischen Praktiker vollkommen

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 159.
[2]) Hansa, 49. Jahrg., S. 262.
[3]) Hansa, 49. Jahrg., S. 98.
[4]) Hansa, 49. Jahrg., S. 64.
[5]) Hansa, 50. Jahrg., S. 71.
[6]) Hansa, 49. Jahrg., S. 159.

gewahrt, wenn der Kapitän von der Anwesenheit des Verbrechers an Bord Kenntnis erhält, und wenn gleichzeitig der Konsul des ausländischen Bestimmungshafens benachrichtigt wird, damit dieser bei der örtlichen Polizeibehörde das Nötige veranlassen kann [1]). Daß sich eine Festnahme sehr gut ohne aktives Eingreifen des Kapitäns vollziehen kann, hat er bekannte Fall „Crippen" gezeigt [2]).

Ärztliche Funktionen des Kapitäns. Heute wie früher liegt dem Kapitän bei Erkrankungen an Bord die ärztliche Fürsorge ob, sofern nicht jetzt durch die Bekanntmachung des Bundesrats vom 3. Juli 1905 die Anstellung eines Arztes bedingt wird [3]). Für Reisen in mittlerer und großer Fahrt sind Kauffahrteischiffe, welche mehr als 50 Reisende oder insgesamt mehr als hundert Personen während einer Seereise von mindestens sechs aufeinanderfolgenden Tagen beherbergen sollen oder voraussichtlich beherbergen werden, mit einem zur unentgeltlichen Behandlung der Schiffsbesatzung, sowie der Reisenden dritter Klasse und der Zwischendecker verpflichteten und im Deutschen Reiche approbierten Arzt zu besetzen. In allen anderen Fällen liegt die ärztliche Tätigkeit dem Kapitän oder einem Offizier ob. Er muß deswegen bei der Schifferprüfung eine Zusatzprüfung in der Gesundheitspflege ablegen. An Bord befindet sich ein Doktorbuch und eine Medizinkiste, die behördlich vorgeschrieben ist. Mit diesen Hilfsmitteln muß nun der Kapitän versuchen, so gut es geht, bei Krankheitsfällen einzugreifen. Die Kapitäne werden stets darauf hingewiesen, ihre ärztliche Tätigkeit nach Möglichkeit auf leichtere chirurgische Hilfsleistungen und auf Anwendung von Hausmitteln zu beschränken, und sobald wie möglich einen Hafen anzulaufen, um den erkrankten Mann bei schwerer Krankheit ins Hospital zu bringen. Erkennt der Kapitän eine Krankheit nicht und verabreicht infolgedessen keine Gegenmittel, und kann er nicht einen Hafen anlaufen, so kann dies unter Umständen sehr verhängnisvolle Folgen nach sich ziehen.

Auf dem Vollschiff A., das sich auf einer Reise von Südamerika über den Ozean nach Europa befand, erkrankten einige Leute an Beriberi, einer Krankheit, die sehr oft durch schlechten Proviant hervorgerufen wird. Der Kapitän erkannte die Krankheit nicht, auch gab das von ihm benutzte schon etwas ältere Doktorbuch nicht die nötige Auskunft; er versäumte es

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 264.

[2]) Hansa, 49. Jahrg., S. 264.

[3]) Bekanntmachung betr. Krankenfürsorge an Bord von Kauffahrteischiffen vom 3. Juli 1905.

deswegen, wirksame Maßregeln zu ergreifen, was den Tod dreier Leute zur Folge hatte. Auf der nachfolgenden Seeamtsverhandlung wurde festgestellt, daß der Kapitän auf Grund seiner Kenntnisse, die er über diese Krankheit besaß, und seines Doktorbuches nicht imstande gewesen war, die Krankheit zu erkennen; es wurde deswegen nicht gerichtlich gegen ihn vorgegangen. Es wurde aber für dringend notwendig erachtet, daß die Kapitäne über diese und ähnliche Krankheiten, die auf langen Segelschiffsreisen vorkommen können, gründlich instruiert werden und auch selten keine Gelegenheit versäumen, sich darüber zu orientieren [1]).

Unglücksfälle. Lief ein Schiff auf, so mußte der Kapitän von jeher zunächst versuchen, mit eigener Hilfe flott zu werden.

Das Schiff, das Eschels führte, geriet auf einer Reise auf Grund und konnte nicht mit Hilfe der Segel oder der Flut flott gemacht werden. Deswegen ließ Eschels die Mannschaft von der einen zur anderen Seite auf Kommando quer über das Schiff laufen, damit dieses ins „Schlenkern" geriet. Hierdurch gelang es ihm nach einiger Zeit, das Schiff vom Sande abzubringen [2]).

Man konnte auch versuchen, durch Werfen von Ladung wieder flott zu werden.

Heute würde man die von Eschels angewandte Methode nicht mehr in einem solchen Falle zur Anwendung bringen können. Diese ließ sich wohl bei den kleineren Schiffen der früheren Zeit mit Nutzen anwenden, aber kaum bei einem heutigen Großsegler oder gar einem Dampfer. Heute wird man versuchen, mit eigener Maschinenkraft oder durch Werfen von Ladung wieder freizukommen.

Gelang es nicht, das Schiff mit eigener Kraft wieder abzubringen, so mußte der Kapitän versuchen, fremde Hilfe zu bekommen. Zu diesem Behufe standen ihm Notsignale zur Verfügung. Er konnte einen Knoten in die Flagge schlagen oder Kanonenschüsse abfeuern lassen. Zu diesen Notsignalen der früheren Zeit sind heute noch das Abbrennen von Raketen oder Blaufeuer, das Notsignal N. C. des internationalen Signalbuchs und nicht zuletzt die drahtlose Telegraphie hinzugekommen, die es ermöglicht, aus größerer Entfernung Hilfe herbeizurufen. Es ist heute wie früher Pflicht der Schiffsführer, auf Notsignale zu reagieren, wenn es die Umstände erlauben. Welche Folgen Gleichgültigkeit gegen Notsignale haben kann, hat ja in jüngster Zeit das Vorgehen der „Californian" gezeigt. Hätte der Kapitän sich den Notsignalen der

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 509 ff.
[2]) Eschels, S. 274.

in der Nähe befindlichen „Titanic“ gegenüber nicht gleichgültig gezeigt, so wäre höchstwahrscheinlich ein viel größerer Prozentsatz der Passagiere und Besatzung, wenn nicht gar alle, gerettet worden. Das zur Hilfe herbeigerufene Schiff hat einen Anspruch auf Hilfs- bzw. Bergelohn wegen dieser Hilfeleistung oder Bergung. Bei dessen Abmachung mußte der Kapitän früher versuchen, ihn so niedrig wie möglich festzusetzen, damit seiner Reederei allzu große Unkosten erspart blieben; er selbst hatte ja auch ein starkes eigenes Interesse daran, da er am Gewinn des Unternehmens beteiligt war. Über die Höhe und Verteilung des Bergelohns soll an anderer Stelle gesprochen werden. Bei Festsetzung des Bergelohns muß auch heute noch der Kapitän versuchen, die Sache so billig wie möglich zu gestalten. Aber jetzt ist insofern eine Änderung eingetreten, als das Gesetz bestimmt, daß die Reederei an diese in der Not getroffene Vereinbarung nicht gebunden ist. Erscheint ihr der für die Hilfeleistung beanspruchte Lohn zu hoch, so kann sie gerichtliche Entscheidung beantragen. Das Gericht bestimmt dann die Höhe des Bergelohns [1]).

Begegnete man früher einem Schiff derart, daß ein Zusammenstoß zu befürchten war, so mußte der Kapitän nach bestem Ermessen seine Maßnahmen treffen. Heute ist dieser Gegenstand in der Seestraßenordnung genau geregelt. Je nach der Lage des Gegenschiffes hat der Kapitän zu stoppen, rückwärts zu dampfen, Kurs und Geschwindigkeit beizubehalten oder nach eigenem Ermessen nach Backbord oder Steuerbord auszuweichen. Sämtliche Manöver hat er durch Signale mit der Dampfpfeife anzuzeigen. In der Aufregung des Augenblicks kommt es ja leider häufig vor, daß die Lage verkehrt beurteilt wird, oder daß die Signale falsch verstanden werden.

Der wachehabende Offizier des Dampfers L. sichtete das Toppfeuer eines Schiffes. Trotzdem er nicht imstande war, daraus den Kurs des anderen Fahrzeuges zu bestimmen, nahm er an, daß es sich um einen Gegensegler handelte, der sich auf gerade entgegengesetztem Kurs befand. Als er dann schließlich auch das grüne Licht des Gegendampfers an Backbord sah, blieb er bei seiner vorgefaßten Meinung, daß der Gegner auf recht entgegengesetztem Kurs läge, und behielt das einmal begonnene Manöver bei. Da der andere Dampfer seine Ausweiche-Manöver überhaupt nicht anzeigte, war ein Zusammenstoß unvermeidlich [2]).

[1]) H.G.B., § 747 (Internationales Übereinkommen vom 23. September 1910, Art. 7).

[2]) Hansa, 49. Jahrg., S. 450 ff.

Nach erfolgter Kollision schreibt die Kaiserliche Verordnung über das Verhalten der Schiffer nach einem Zusammenstoße von Schiffen auf See vom 15. August 1876 vor, daß jeder dem anderen die erforderliche Hilfe zu leisten hat, soweit er es ohne Gefahr für sein eigenes Schiff tun kann. Jeder hat dem anderen vor der Weiterfahrt, sofern eine solche möglich ist, den Namen, das Unterscheidungs-Signal, sowie Heimats- und Bestimmungshafen seines Schiffes anzugeben; dies ist für die spätere Seeamtsverhandlung von Bedeutung. Über den ganzen Vorfall ist ein ausführlicher Bericht im Schiffstagebuch einzutragen; dieser dient später bei den seeamtlichen Verhandlungen als Grundlage.

Untergang des Schiffes. Tritt eine Katastrophe ein, droht gar der Untergang des Schiffes, so hängt sehr viel von der Persönlichkeit des Kapitäns ab. Er muß sich als ganzer Mann zeigen und durch seinen Mut und seine Entschlossenheit, durch kaltblütiges Anordnen und durch Umsicht der allgemein um sich greifenden Furcht Halt gebieten. Alle Augen sind auf ihn gerichtet; er muß mit gutem Beispiel vorangehen und den Leuten bei den Rettungsarbeiten neue Hoffnung einflößen [1]). Hat er sich überzeugt, daß eine Rettung des Schiffes und der Ladung unmöglich ist, so hat er für die Rettung der Passagiere, der Besatzung und der wichtigsten Schiffspapiere zu sorgen. Zu letzteren gehört auch das Schiffsjournal. Es ist sehr wichtig, daß dieses gerettet wird, da es, wenn es ordnungsgemäß geführt wird, bei der nachfolgenden Seeamtsverhandlung als eine sichere Grundlage zur Nachprüfung der Navigierung dienen kann [2]). Erst nachdem alle gerettet sind, darf der Kapitän als letzter das Schiff verlassen. Gelingt es ihm nicht, Besatzung und Passagiere zu retten, so wird von ihm erwartet, daß er an Bord bleibt und mit seinem Schiff zusammen untergeht.

Erst in jüngster Zeit hat Kapitän Smith, der Führer des Riesendampfers „Titanic", ein Beispiel für diese höchste Pflichterfüllung gegeben, indem er, da nach dem Zusammenstoß mit dem Eisberge nicht alle an Bord befindlichen Personen gerettet werden konnten, mit den auf dem Schiff zurückbleibenden Leuten zusammen in die Tiefe ging.

Es liegt auf der Hand, daß der Kapitän manchmal einen schweren Kampf kämpfen wird zwischen dieser höchsten Pflichterfüllung und dem Selbsterhaltungstrieb, zumal wenn er Frau und

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 93.
[2]) Hansa, 49. Jahrg., S. 324.

Kinder daheim hat, die in ihm ihren einzigen Ernährer verlieren [1]). Bei Nichterfüllung dieser Pflicht kann der Kapitän von dem Seeamt zur Verantwortung gezogen werden.

Der Kapitän des Dampfers E. kümmerte sich nach einem Zusammenstoß weder um sein Schiff noch um die Besatzung, sondern er war nur auf seine eigene Rettung bedacht. Er klammerte sich an das andere Schiff an und kletterte, als sein eigener Dampfer unter seinen Füßen wegsank, auf das andere Schiff hinüber. Der Reichskommissar stellte deswegen einen Antrag auf Entziehung der Gewerbebefugnis. Dem gab jedoch das Seeamt nicht statt. Es machte zwar dem Kapitän schwere Vorwürfe, nahm aber als Milderungsgrund an, daß der Kapitän sich körperlich nicht wohlbefunden habe und daß er seit $5^1/_2$ Jahren seinen Dampfer führte, ohne sich eine Pflichtverletzung zu Schulden kommen zu lassen [2]). — Der Kapitän des deutschen Vollschiffes T. brach nach der Strandung völlig geistig und körperlich zusammen und verließ schon mit dem zweiten Floß sein Schiff, während noch 14 Leute zurückblieben. Der Reichskommissar stellte deswegen den Antrag auf Patententziehung, da der Kapitän offenbar nicht die für einen Schiffsführer nötigen Eigenschaften besäße. Das Seeamt nahm aber als mildernd an, daß der Kapitän bei der Katastrophe augenscheinlich von einem schweren Nervenchoc betroffen worden ist, und daß das Verhalten des Kapitäns die Folgen des Unfalls nicht verschlimmert hat [3]).

Ob solche milden Urteile geeignet sind, das Verantwortlichkeitsgefühl der Kapitäne zu stärken, muß bezweifelt werden. Sie entsprechen freilich ähnlichen Tendenzen auf anderen Gebieten. Aber im Heer und in der Kriegsflotte finden sie kein Gegenstück. Und der Kampf mit den Elementen, dem der Seeschiffskapitän ausgesetzt ist, fordert die gleichen Eigenschaften des Charakters wie der Dienst des Offiziers in Heer und Kriegsflotte.

IV.

Aufgaben des Kapitäns in fremden Häfen.

Reparaturen. Hatte in früherer Zeit unterwegs ein Schiff durch die Elemente oder einen Unglücksfall erheblichen Schaden erlitten, so mußte der Kapitän versuchen, entweder einen Nothafen anzulaufen oder nach Möglichkeit noch seinen Bestimmungsort zu erreichen und dort die nötig werdenden Reparaturen ausführen zu lassen. Da es meist unmöglich für ihn war, mit seinem Reeder in

[1]) Hansa, 49. Jahrg., S. 94 ff.
[2]) Hansa, 49. Jahrg., S. 784.
[3]) Hansa, 49. Jahrg., S. 1048.

Verbindung zu treten und dessen Instruktionen abzuwarten wegen des damaligen unentwickelten Nachrichtendienstes, so mußte der Kapitän meist alles selbst anordnen. Er mußte entweder sofort Havarie anmelden oder aber vorher überlegen, ob es bei einem sehr großen Schaden nicht für seinen Reeder vorteilhafter wäre, das Schiff den Assekuradeuren zu „abandonnieren", als eine große Ausbesserung vornehmen zu lassen, die den Wert der Versicherung bei weitem überstieg [1]). War die Beschädigung durch einen Unglücksfall eingetreten, so mußte er den ganzen Vorfall dem Gericht melden und diesem für die Verklarung seinen Journalauszug über den betreffenden Vorfall einreichen. Er und seine Mannschaft wurden vor Gericht eidlich vernommen. Bevor zur Reparatur geschritten wurde, wählte sich der Kapitän einen Sachverständigen, der den Schaden besichtigte und taxierte [2]). War die Reparatur beendigt, so hatte er alle Rechnungen einzufordern, vor Gericht beglaubigen zu lassen und seinem Reeder einzusenden [3]). Lagen nur geringere Beschädigungen vor, so sollte der Schiffer die Anmeldung einer Havarie nach Möglichkeit vermeiden, um Zeit und Unkosten zu sparen [4]). Er mußte dann selbst die Reparaturen auf eigene Rechnung ausführen lassen. In dieser Beziehung ist wohl früher viel gesündigt worden, indem in einem solchen Falle der Kapitän durch Zahlung einer Gratifikation sich zur Anmeldung von Havarie verleiten ließ.

Eschels befand sich mit seinem Schiff in beschädigtem Zustande vor Dover. Aber er hielt es trotzdem für möglich, seinen Heimatshafen Altona zu erreichen. Täglich kamen nun Lotsenboote aus dem Hafen zu ihm, um ihn im Auftrage der Werften und Reparaturwerkstätten zu verleiten, Havarie anzumelden und dort in Dover umfangreiche Ausbesserungen vornehmen zu lassen. Es wurden ihm anfangs 50 Guineen geboten, wenn er einwilligte, Dover anzulaufen. Schließlich wurde ihm sogar die große Summe von 300 Guineen versprochen, wenn er sich ihren Wünschen fügen würde [5]).

Um bei einer Havarie und bei Reparaturen die nötigen Unkosten usw. zahlen zu können, mußte der Kapitän einen Kreditbrief seines Reeders bei sich führen [6]). Besaß er keinen solchen, so konnte er sich das nötige Geld durch Zeichnung von „Bodmerei"

[1]) Marquardt, S. 118.
[2]) A. a. O., S. 116.
[3]) A. a. O., S. 119.
[4]) A. a. O., S. 115.
[5]) Eschels, S. 307 ff.
[6]) Marquardt, S. 116.

verschaffen, d. h. er erhielt gegen Verpfändung von Schiff und Ladung von demjenigen, der die Bodmerei nahm, das zur Bestreitung der Unkosten nötige Geld, das zu einer bestimmten Prämie nach Ankunft im Bestimmungshafen zurückzuzahlen war. Der Kapitän mußte natürlich alles daransetzen, um das Bodmereigeld zu den günstigsten Bedingungen zu bekommen, oft eine schwierige, verantwortliche Aufgabe, die leicht zu Streit mit dem Reeder führte, weshalb der Kapitän dabei manchen einschränkenden Bedingungen unterworfen war [1]).

Läuft jetzt ein Schiff mit Beschädigungen einen Hafen an, so muß der Kapitän sofort seine Reederei und den Agenten der Versicherung benachrichtigen. Liegt ein Unfall vor, so ist an die erstere ein Journalauszug über die ganze Angelegenheit einzusenden. Die meisten Reedereien, wenigstens die größeren, werden dann, wenn der Platz in erreichbarer Nähe ist, einen ihrer Inspektoren dorthin senden, der im Verein mit dem Kapitän bei den Reedereien in wilder Fahrt, mit dem Agenten bei den Linien das Nötige arrangiert. Ist die Entsendung eines Inspektors unmöglich, so wird entweder der Agent oder in wilder Fahrt der Kapitän alles selbst anordnen. In diesem Falle muß ihm auch heute das Vertrauen eingeräumt werden, daß er sein möglichstes versucht, die Sache für seine Reederei am vorteilhaftesten zu gestalten. Zunächst nimmt sich der Kapitän einen vereidigten Schiffsbesichtiger (surveyor), der den Schaden besichtigt und taxiert. Nachdem nun mit der Versicherung ein Übereinkommen getroffen worden ist, wird das Schiff entweder auf einer Werft im fremden Hafen zur Reparatur übergeben, oder es fährt weiter, nachdem ihm ein Seetüchtigkeits-Attest ausgestellt worden ist, und wird erst im Heimatshafen ausgebessert. Ist das Schiff repariert worden, so wird es von den Klassifikations-Gesellschaften (Bureau veritas, Germanischer Lloyd) daraufhin inspiziert, ob es noch den alten Klassenwert hat. Über den ganzen Verlauf der Angelegenheit hat der Kapitän seiner Reederei stets genaue Mitteilung zu machen und sich eventuell von ihr weitere Instruktionen geben zu lassen. Ist der Schaden durch einen Unfall verursacht worden, so hat auch in der Gegenwart noch der Kapitän dem Gericht davon Anzeige zu erstatten und sein Tagebuch vorzulegen. Dieses gilt dann als Grundlage für die Verklarung, bei welcher der Kapitän und seine Mannschaft eidlich vernommen werden.

---

[1]) Engelbrecht, S. 79ff.

Der Dampfer G. läuft vor dem Hafen I. auf und erleidet Beschädigung. Dem Kapitän wird von seiner Reederei mitgeteilt, er solle alles gut und vorteilhaft unter Beiseitesetzung aller eigenen Interessen anordnen. Dieser läßt nun sein Schiff von dem Assekuradeur besichtigen, und es wird festgestellt, daß die Beschädigungen nicht derart schwerer Natur sind, daß in I. Reparaturen vorgenommen werden müssen. Infolgedessen wird dem Schiff ein Seetüchtigkeits-Attest ausgestellt und es kann weiterfahren. Verklarung kann der Kapitän nicht belegen, da am Platze kein deutsches Konsulat und am auswärtigen Gericht kein vereidigter Dolmetscher ist. Deswegen muß er selbst einen „Protest“ in Form eines Journalauszuges aufsetzen, diesen von einem Notar beglaubigen lassen und dem nächsten deutschen Konsulat einsenden.

Sonstige Reparaturen, die an Bord notwendig werden, insbesondere solche, die eine schnelle Expedition in Frage stellen, ordnet bei den in wilder Fahrt befindlichen Reedereien der Kapitän selbständig an. Bei größeren Sachen wendet er sich an seine Reederei, die ihm nähere Informationen brieflich oder telegraphisch erteilt.

Unsere Liniendampfer kommen ja in verhältnismäßig kurzen Zwischenräumen immer wieder im Heimatshafen an. Hier werden sie stets gründlich nachgesehen und ausgebessert, sodaß unterwegs weniger derartige Reparaturen vorkommen. Werden solche dennoch nötig, so wendet sich der Kapitän an den Agenten seiner Gesellschaft, der das Weitere bestimmt.

Um die bei Reparaturen entstehenden Unkosten zu bezahlen, kommt heute kein Kapitän mehr in die Notwendigkeit, Bodmerei zu zeichnen, da er sich ja von seiner Reederei im Notfall telegraphisch das benötigte Geld anweisen lassen kann.

Frachtabschlüsse. Die Beschaffung neuer Ladung war früher die wichtigste Funktion des Kapitäns in fremden Häfen. Hatte der Empfänger der Ladung oder ein sonstiger Geschäftsfreund des Reeders keine Fracht für die Weiterreise zur Verfügung, so war es Aufgabe des Kapitäns, dafür zu sorgen. Das war häufig der Fall, weil größere Fahrten oft lange dauerten, weil ferner der Nachrichten-Verkehr überaus langsam und deshalb die Verbindung zwischen Reeder und Schiff häufig lange unterbrochen war. Daraus erwuchs dem Kapitän die Pflicht, nach eigenem Ermessen für seine Reederei möglichst günstige Frachtverträge abzuschließen. Bei ihm sollte er sich nicht durch persönliche Vorteile, z. B. durch hohe Gratifikationen zur Schließung von Frachten verleiten lassen. Er hatte stets den Vorteil seines Reeders im Auge zu behalten. Er mußte ferner darauf achten, ob sein Schiff für die Fracht geeignet war, mußte sich

genaue Kenntnis der Befrachtungs-Usancen des Verladungsortes usw. verschaffen, damit seine Reederei keinen Nachteil erlitt. Vor allen Dingen mußte er versuchen, eine Fracht nach einem solchen Orte zu bekommen, von wo aus er voraussichtlich leicht neue Ladung erhalten konnte [1]). Auf diesen Verhältnissen beruhte das besondere Vertrauensverhältnis zwischen dem Reeder und dem Schiffsführer. Es mußte daher bei der Wahl des Kapitäns die größte Vorsicht walten. Ein alter Reeder aus dem Wesergebiet äußerte hierüber [2]).

> Bedenken Sie wohl, wir geben dem Kapitän nicht nur die Geldkiste mit, sondern auch den Schlüssel dazu, damit er sie aufschließen kann.

Er wollte damit ausdrücken, daß das Vertrauen, das dem Kapitän geschenkt wurde, ein außerordentlich großes war.

Konnte der Kapitän im fremden Hafen keine Ladung finden, so mußte er auf Frachtsuche fahren, um in anderen Häfen günstige und passende Fracht zu bekommen.

Ein von mir befragter alter erfahrener Kapitän äußerte sich über diesen Punkt wie folgt:

> Es herrschte noch nicht der Wahlspruch „time is money". Man hatte Zeit genug, im fremden Hafen auf Fracht zu warten oder auf Frachtsuche zu fahren. Es war meist keine so scharfe Konkurrenz im Reedereigeschäft vorhanden wie jetzt. Das Angebot an Fracht überstieg meist die vorhandenen Schiffsräumte, und die Fracht war hoch, was wieder mit der langen Dauer der Reise zusammenhing.

Dieses ganze System war freilich nur durchführbar, weil der Kapitän am Ertrage der Reisen nicht nur im allgemeinen beteiligt war, sondern außerdem noch einen besonderen Anteil an der Frachteinnahme, das „Kaplaken" bezog; sonst hätte der Reeder ihm ein so großes Vertrauen unmöglich schenken können.

Wir wollen nunmehr uns das Verhältnis an einigen Beispielen klar machen.

> Nettelbeck kam auf seiner zweiten Reise nach der Pfefferküste. Hier wurde die Schaluppe unter dem Kommando des Steuermannes mit einem Teil der Mannschaft mit Handelsartikeln beladen. Die Schaluppe fuhr an der Küste entlang, und es gelang ihr nach und nach, eine Ladung Sklaven, Goldstaub und Elefantenzähne zusammenzubekommen [3]). 1758 befuhr Nettelbeck die Flüsse der Kolonie Surinam und versah die Plantagen mit den ihnen nötigen Artikeln. Dafür bekam er von ihnen eine Rückfracht Zucker [4]). —

---

[1]) Marquardt, S. 34ff.
[2]) Döring, S. 3.
[3]) Nettelbeck, S. 19.
[4]) Nettelbeck, S. 67.

Im Jahr 1763 schloß Nettelbeck eine sehr hohe Fracht von 42 Silberrubeln pro Last ab nebst völliger Befreiung von allen Unkosten in Königsberg, Pillau und Riga und Lieferung von Ballast für die Rückfahrt [1]). — 1766 kam Nettelbeck vor Noirmoutiers an, um hier nach Möglichkeit eine Ladung Salz zu bekommen [2]). Er traf dort schon 3 Schiffe, die keine volle Ladung bekommen konnten. Nach längerer Beratung mit den drei Kapitänen wurde beschlossen, die drei nächstgelegenen Salzhäfen zu besuchen, um womöglich einen besseren Markt zu finden. Das Los sollte entscheiden, wohin jeder gehen und wer in Noirmoutiers bleiben sollte. Nettelbeck wurde nach Croisic bestimmt. Nach einer sehr gefährlichen Reise mit seinem kleinen Schiffsboot kam er dorthin, und es gelang ihm, eine sehr günstige Salzfracht für alle Schiffe abzuschließen. — Bekannt ist wohl die Geschichte, daß Nettelbeck in Lissabon von einem Kaufmann eine sehr vorteilhafte Fracht angeboten wurde, weil er allein bei einem von den Kaufleuten veranstalteten Bankett, um die Vertrauenswürdigkeit der Kapitäne zu prüfen, nüchtern blieb, während sämtliche anderen eingeladenen Kapitäne sich betranken [3]).

Auch die Lebenserinnerungen von Eschels bieten uns mannigfache Beispiele.

Der Kapitän von Eschels, der damals noch Steuermann war, fuhr von Boldera, wo sein Schiff lag, nach Riga, um dort Fracht zu suchen. Es gelang ihm, eine hohe Fracht Leinsaat nach Amsterdam abzuführen [4]). — 1786 traf Eschels mit einer Ladung in Lissabon ein. Nachdem er sie gelöscht hatte, war es ihm unmöglich, eine Fracht für die Weiterreise zu bekommen [5]). Er segelte deshalb auf Frachtsuche nach Marseille und von dort nach Cette. Erst nachdem er den ganzen Winter über in Cette gelegen hatte, erhielt er im Frühjahr 1787 eine Ladung Wein und Branntwein nach Lübeck. — 1797 traf Eschels zu spät in Charleston ein, von wo seine Reeder eine Fracht für die Weiterfahrt abgeschlossen hatten. Infolge der im Frachtvertrag enthaltenen Klausel war nun der ganze Abschluß nichtig geworden. Erst nach vielen vergeblichen Versuchen gelang es Eschels, sein Schiff unter günstigen Bedingungen nach Demirara zu befrachten [6]). — Im Jahr 1787 wurde Eschels nach Riga mitgeteilt, daß seinen Reedern eine vorteilhafte Ladung angeboten wäre, jedoch unter der Bedingung, daß die halbe Frachtsumme verloren ginge, wenn das Schiff nicht 42 Masten und 8 Bugsprite laden könnte. Die Herren van der Smissen glaubten nicht, daß ihr Schiff dazu imstande war. Eschels war vom Gegenteil überzeugt und teilte dieses in seinem Antwortschreiben mit. Er wurde nun ermächtigt, den Frachtvertrag abzuschließen. Er konnte alles laden und segelte nach seinem Bestimmungsorte Lissabon [7]). — Kapitän Hausschildt, im Dienste einer alten Hamburger Reederei, traf auf einer

[1]) Nettelbeck, S. 93 ff.
[2]) Ders., S. 133 ff.
[3]) Ders., S. 266 ff.
[4]) Eschels, S. 81.
[5]) Ders., S. 216.
[6]) Ders., S. 284.
[7]) Ders., S. 220 ff.

Reise Montevideo von der Landseite blockiert, von der Seeseite aber dem Verkehr eröffnet. Er segelte darauf nach Rio Grande, ritt ins Innere und kaufte eine Herde Ochsen. Als holsteinischer Bauernsohn verstand er sich darauf. Er trieb selbst das Vieh mit an die Küste, lud es in sein Schiff und segelte nach dem belagerten Montevideo zurück, wo er seine Waren zu sehr hohen Preisen verkaufte; 18 mal in 13 Monaten fuhr er so hin und her. Als die Belagerung zu Ende war, segelte er nach Hause und legte seinem Reeder eine ansehnliche Summe Geldes, die er auf diese Weise verdient hatte, auf den Tisch [1]).

Natürlich wurde das Vertrauen, das dem Kapitän von seinem Reeder geschenkt werden mußte, manchmal getäuscht; auch dafür einige Beispiele.

Nettelbeck verunglückte beim Anbordgehen, so daß es ihm unmöglich war, sein Schiff zu führen. Er übergab deshalb seinem Steuermann Steinkraus das Kommando mit genauen Instruktionen. Dieser rechtfertigte durchaus nicht das Vertrauen, sondern hinterging Nettelbeck derartig, daß dieser eine große Summe Geldes verlor [2]). — Der Hamburger Kaufmann Parish rüstete zwei Schiffe nach Tobago aus [3]). Als Superkargo engagierte er einen ihm sehr empfohlenen Kapitän Müller. Dieser konnte wegen des Eises die Schiffe nicht mehr erreichen und mußte mit einem späteren nachfolgen. Währenddessen kamen die mit Lebensmitteln befrachteten Fahrzeuge in Tobago an, wo die Preise für solche Waren gerade sehr hoch waren. Die Kapitäne ließen sich von anderen Häusern beim Verkauf ihrer Ladungen verwenden, während sie ihre eigenen Luken nicht öffneten, bevor Müller nachkam. Als dieser endlich eintraf, waren die Preise sehr gefallen und die halbe Ladung wurde in Auktion verschleudert. Eine Abrechnung darüber erlangte Parish nie. Der Superkargo sandte die Schiffe in Ballast, ohne für eine Rückfracht zu sorgen, zurück, steckte den Erlös für die Ladungen in seine Tasche und verschwand in Amerika. An den beiden Schiffen verlor Parish nicht weniger als 16000 £.

Nach Ansicht von Fachleuten waren solche Vertrauensbrüche damals wenigstens auf deutschen Schiffen schon selten geworden. Die deutschen Kapitäne strebten im allgemeinen danach, das auf sie gesetzte Vertrauen ihrer Reeder nicht zu täuschen und zu deren Zufriedenheit zu fahren.

Die Kapitäne der jetzigen Linienreedereien pflegen keine Fracht abzuschließen; est ist dies Aufgabe der Agenten und Vertreter geworden, die die Gesellschaft infolge der bis in die kleinsten Details gehenden Arbeitsteilung an allen Plätzen hat, die ihre Schiffe anlaufen. Es kann nicht auf Ladung gewartet werden; diese muß bereit liegen, wenn das Schiff eintrifft, da der Fahrplan unbedingt

[1]) Hertz, S. 23.
[2]) Nettelbeck, S. 120ff.
[3]) Ehrenberg, Das Haus Parish, S. 31ff.

eingehalten werden muß. Ist keine genügende Ladung vorhanden, so fährt der Dampfer, ohne voll beladen zu sein, weiter, da die Regelmäßigkeit unter allen Umständen eingehalten werden muß. Denn bei der scharfen Konkurrenz in der Linienschiffahrt hat stets die Kompagnie den Vorteil, die eine schnelle und pünktliche Verbindung gewährleistet.

Von der früheren kaufmännischen Vertrauensstellung des Kapitäns ist daher bei unseren Linien nichts übrig geblieben. Aber in anderer Hinsicht ist sie noch immer vorhanden und sogar oft erheblich größer geworden; denn dem Kapitän wird in dem Schiff oft ein Millionenwert anvertraut. Darauf wird noch zurückzukommen sein.

In der wilden Fahrt liegen die Verhältnisse ähnlich wie bei der Linienschiffahrt. Sowohl bei großen wie bei kleinen Unternehmungen schließt der Reeder entweder selbst oder durch Vermittlung seiner Makler und Geschäftsfreunde die Fracht ab; auch bei Unternehmungen, wo der Kapitän noch heute mit Geld beteiligt ist. Feste Vertreter haben diese Reedereien an auswärtigen Plätzen nicht, da die anzulaufenden Plätze je nach Markt und Konjunkturlage wechseln. Der Trampreeder ist heute dank den modernen Verkehrsmitteln imstande, den ausländischen Frachtenmarkt zu übersehen. Es gilt heute auch bei der Trampreederei das Sprichwort „time is money“. Es herrscht auch hier eine scharfe Konkurrenz, das Angebot an Schiffsräumte ist größer als die vorhandene Ladung, sodaß keine Zeit ist, auf eine Fracht zu warten oder auf Frachtsuche zu fahren wie in früherer Zeit.

Trotz alledem hat der Kapitän hier noch einen gewissen Einfluß auf das Frachtgeschäft. In entfernteren und unbekannteren Häfen, zumal in solchen, wo sich der Reeder nicht unbedingt auf den Makler verlassen kann, oder wo die Gefahr vorliegt, daß der ganze Frachtabschluß auf Betrug beruht, ist dem Kapitän ein Rest seiner alten Vertrauensstellung geblieben. Der Reeder fragt bei ihm an, was für Frachten dort zu haben sind, und der Kapitän macht die entsprechenden Vorschläge. Die letzte Entscheidung aber liegt immer in den Händen der Reederei. Unter ganz besonderen Umständen kann es heute noch vorkommen, daß der Kapitän selbständig einen Frachtvertrag abschließt.

Diese Verhältnisse mögen durch einige Beispiele veranschaulicht werden:

Der Inhaber einer Segelschiffsreederei gibt auf Anraten des Kapitäns eine von Kapstadt nach Honolulu geplante Fracht auf. In Melbourne gelang

es nicht, eine Weiterfracht abzuschließen, deshalb wurde der Schiffsführer beauftragt, sich nach einer passenden Ladung umzusehen und dem Reeder mitzuteilen, was dort erhältlich wäre. — Eine nach New-Shields geplante Fracht war in Gefahr, „gecancelled" zu werden. Trat dieses ein, sollte der Kapitän sofort mitteilen, was dort zu bekommen wäre. — In einer Chartepartie waren nach Ansicht des Kapitäns ungünstige Bedingungen enthalten für das Schiff. Er benachrichtigte seine Reederei davon, die ihn ermächtigte, jede wünschenswerte Änderung herbeizuführen.

Auch in der Dampfschiffs-Reederei finden wir ähnliche Fälle:

Es gelang dem Reeder nicht, eine Rückfracht von Fray Bentos zu bekommen. Es wurde deswegen dem Kapitän telegraphiert, sich nach einer günstigen Ladung umzusehen. Dieser wandte sich an den Direktor eines dortigen industriellen Unternehmens, der ihm ein günstiges Angebot machte. Das Ergebnis teilte der Kapitän seiner Reederei mit und diese schloß dann ab. — Ein Schiff sollte von Townsville unter Ballast weitersegeln. Da die Ballastkosten dort sehr hoch waren, schloß der Kapitän, um diese nach seiner Ansicht unnötige Ausgabe zu ersparen, selbst eine Ladung Knochenasche und Zucker ab, die er an Stelle des Ballastes lud. Bei der Fracht wurde zwar nicht viel verdient, aber die hohen Ballastkosten gespart.

In der Küstenfahrt, wo der Schiffer noch heute häufig Eigentümer des Schiffes ist, wird er in anderen Häfen meist selbst den Frachtvertrag abschließen.

Ein Beispiel möge noch zeigen, welche Verluste eine Reederei erleiden kann, wenn es nicht gleich gelingt, eine Weiterfracht abzuschließen.

Das Schiff hatte in Las Palmas gelöscht, und es war der Reederei nicht möglich gewesen, für die Weiterfahrt eine Ladung zu bekommen. Der Kapitän erhielt die telegraphische Anweisung, in Ballast nach Montevideo zu dampfen, in der Hoffnung, dort ein vorteilhafteres Angebot zu erhalten. Dort war aber auch nichts zu bekommen, so daß das Schiff nach Coelestine weiterfahren mußte. Nachdem es dort 36 Tage gelegen hatte, wurde es nach Riga mit Holz befrachtet. Da es nun Frühjahr geworden war, war nicht genügend Wasser vorhanden; man konnte keine volle Ladung einnehmen. Der Kapitän mußte deswegen mit dem Schiff nach Rosario dampfen, und hier erst konnte man die Ladung unter großen Unkosten vervollständigen. Durch den langen Aufenthalt waren nun auch die Kohlen, die sonst für die Rückfahrt gereicht hätten, knapp geworden. Es mußte deswegen in Las Palmas und in England gebunkert und die Kohlen zu höheren Preisen bezahlt werden. Als der Dampfer endlich in Riga ankam, hatte das Holz ca. 100 t Untergewicht — Holz pflegt bei längeren Reisen immer an Gewicht zu verlieren —, die Fracht für diese 100 t ging natürlich verloren. Das Ergebnis dieser Reise war 27000 M. Verlust.

Konossementzeichnen. Das Zeichnen der Konossemente besorgte, wie schon erwähnt, in früherer Zeit ausschließlich der Kapitän.

Er war der einzige, der dafür in Betracht kam; Vertreter und Agenten der Reederei gab es noch nicht.

Die modernen Linienreedereien, die überall ihre festen Vertreter an den Anlaufplätzen besitzen, haben ihnen teilweise jene Funktionen übertragen, um den Kapitän zu entlasten. Aber auch andere Gründe lassen es manchmal wünschenswert erscheinen, daß der Kapitän nicht zeichnet, da Betrugsversuche vorkommen und der Agent meist über die Firmen, die die Konossemente unterzeichnen lassen, besser informiert ist. Ein von mir befragter Kapitän erzählte mir einige Fälle.

> Der Kapitän wird abends spät bestellt zum Unterzeichnen und man nimmt an, er wird die Konossemente, die ihm ja bekannt sind, nicht erst genau durchlesen, sondern sofort unterzeichnen. Infolgedessen hat man sie zu Ungunsten des Schiffes verändert. — Auch werden Bestimmungen mit Bleistift eingetragen, die nachher wegradiert und umgeändert werden, um das Schiff zu benachteiligen.

Manche Linien lassen ihre Kapitäne in fremden Häfen zeichnen. In der wilden Fahrt zeichnet ausschließlich der Kapitän, da hier ja keine festen Vertreter in fremden Häfen vorhanden sind.

Löschen, Laden, Stauen. Auch in dieser Hinsicht bestehen nur einzelne Unterschiede zwischen dem Heimatshafen und den fremden Häfen. In früheren Zeiten wurde das Löschen, Laden und Stauen auch in fremden Häfen von der Mannschaft unter Leitung des Kapitäns besorgt. Meist wurde nur Menschenkraft angewendet, höchstens in vereinzelten Fällen noch ein Flaschenzug [1]). Der Kapitän, unter dessen Leitung alles geschah, mußte darauf achten, daß das Schiff nicht überladen, daß ordentlich und richtig gestaut wurde, damit die verschiedenen Güter sich keinen Schaden zufügen konnten, das Schiffsgut segelte und dem Ruder gehorchte [2]). Für jeglichen Schaden, den die Güter durch schlechtes Stauen erlitten, haftete nur der Schiffsführer.

> Echels erhielt in Archangelsk eine Ladung Teer, Pech, Thran, Eisen, Weizen, Hafer, Leinsamen, Schweinsborsten, Pferdeschweife, Matten, Talg, Seife, Lichte usw. Bei dieser Ladung mußte er sehr achtsam sein, damit die verschiedenen Waren sich nicht gegenseitig beschädigten. Er maß deshalb hinten im Schiff einen Platz aus, worin der Teer, Thran und Pech liegen sollte. Der Teer wurde unten hingepackt und darüber der Thran und die Pechtonnen. Über diese wurden die Lichte, Seife, Borsten und andere trockene Waren gestaut, so daß der Platz voll wurde. Nun konnte keine Ware der anderen schaden: denn wenn der Teer, wie es oft vorkam, leckte, so lief er unten ins

[1]) Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 103, S. 30.
[2]) Marquardt, S. 61 ff.

Schiff. Der Thran, wenn er auch leckte, konnte die Teertonnen nicht beschädigen, indem er darüber hinweglief, und das Pech und die anderen Waren leckten nicht. Vorne im Schiff packte er alle anderen trockenen Waren hin; das Eisen aber ließ er nicht alles auf den Boden des Schiffes stauen, sondern er nahm ungefähr den dritten Teil in das Zwischendeck, damit das Schiff „rank“ würde und auf See nicht so schwer schlingerte und arbeitete. Das Getreide befand sich in der Mitte des Schiffes, und zwar lag der Weizen unten. Über diesen wurden doppelte Matten gelegt und mit hölzernen Pflöcken zusammengesteckt, so daß nichts vom Korn, das hierauf geschüttet und geladen wurde, dazwischen laufen konnte. Auf den Weizen lud er Leinsamen; dieser wurde gleichfalls mit Matten versehen und darauf der Hafer gestaut [1]).

Allmählich bildete sich, wie wir schon gesehen haben, ein selbständiges Stauergewerbe [2]). Der Stauer mit seinen Schauerleuten entlöscht auch in vielen fremden Häfen das Schiff. Schon in den 50er Jahren begegnen wir in den Geschäftsbüchern häufig wiederkehrende Posten für Stauerlohn in fremden Häfen. Der Kapitän aber behält, wie wir wissen, die Oberaufsicht und die Verantwortung.

Unsere heutigen Linienreedereien haben an ihren festen Anlaufplätzen Kontrakte mit dort ansässigen Stauerfirmen, die das Löschen, Laden und Stauen besorgen.

Die Reedereien der wilden Fahrt haben wenigstens für Plätze, die häufig von ihren Schiffen besucht werden, feste Abmachungen mit dortigen Firmen. Werden aber entferntere oder selten besuchte Häfen angelaufen, so wendet sich der Reeder an die betreffenden Stauer und fordert sie auf, ihre Bedingungen ihm mitzuteilen. Er schließt dann entweder selbst ab, oder er teilt das Angebot dem Kapitän mit und ermächtigt diesen, abzuschließen oder aber auch einen anderen Stauer anzunehmen, der ihm als zuverlässig und billig bekannt ist. Oft wird es lediglich dem Kapitän überlassen, sich im fremden Hafen einen Stauer zu besorgen. Es kommt aber auch noch vor, daß die Mannschaft unter Leitung des Kapitäns diese Funktion erfüllt.

Sogar in Amsterdam löscht der Kapitän einmal mit seinen Leuten das Schiff wegen eines dort herrschenden Streikes. In St. Malo werden dem Stauer vom Schiffsführer die Deckleute zur Unterstützung beigegeben, damit das Schiff möglichst schnell fertig wird.

Aus dem vorliegenden Material über eine neuere Segelschiffs-Reederei ließ sich feststellen, daß der Kapitän bald Stauer annimmt, bald dieses Geschäft mit seinen Leuten selbst besorgt. Aus welchem Grunde das geschehen ist, läßt sich bei einem Vollschiffe feststellen. Der Kapitän schreibt seinem Reeder,

---

[1]) Eschels, S. 268ff.

[2]) S. 21.

daß er, um schneller fertig zu werden, nicht seine eigenen Leute gebraucht habe, sondern einen berufsmäßigen Stauer angenommen habe. Es ist wohl anzunehmen, daß dieser Grund sonst auch maßgebend gewesen ist.

In ganz kleinen Schiffahrtsbetrieben, vornehmlich in der Küstenfahrt, herrscht noch heute der frühere Zustand.

Güterkontrolle. Die Güterkontrolle wurde in fremden Häfen früher, ebenso wie im Heimatshafen, von den Steuerleuten ausgeübt, die dem Kapitän für jegliche Mängel verantwortlich waren, während wiederum der Reederei gegenüber der Schiffsführer die Verantwortung trug.

In dieser Beziehung hat sich heute so gut wie garnichts verändert. Fast überall besorgen die Offiziere der Schiffe in der wilden wie in der regelmäßigen Linienfahrt die Kontrolle der Güter; nur selten werden an ihrer Stelle im Auslande vereidigte Talleyleute herangezogen. Die volle Verantwortung für jegliches Manko trägt der Reederei gegenüber nach wie vor der Kapitän und auch gegenüber Dritten, neben dem Reeder, wenigstens nach deutschem Recht auf Grund von § 511 ff. D.H.G. In dieser Beziehung hat der Kapitän oft mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen. In manchen ausländischen Häfen wird nicht selten versucht, nicht die volle Ladung zu liefern. In der Chartepartie ist die zu liefernde Menge meist nur ungefähr angegeben. In diesen Fällen muß die Reederei sich darauf verlassen, daß die Kapitäne alles versuchen, damit das Schiff nicht benachteiligt wird. Viele Schiffsführer behaupten, es sei unmöglich, die volle Ladung zu bekommen, wenn man keine Trinkgelder gäbe. Manche Reedereien haben sogar für diese Gelder für die verschiedenen Häfen einen bestimmten Tarif.

Im Hafen K. wurde stets vom Empfänger der Ladung dem Schiff mitgeteilt, daß ein gewisser Prozentsatz fehle. Nach vielen Bemühungen gelang es einem Kapitän festzustellen, daß dieser fehlende Teil stets gewohnheitsmäßig vom Empfänger der Ladung angegeben wurde, um Fracht und Zoll zu sparen.

In anderen Häfen wurden mit Schwefel beladene Schiffe dadurch übervorteilt, daß sich die dort in Benutzung befindliche Wage künstlich zu ihren Ungunsten stellen ließ.

Das Zählen der Güter selbst bietet auch oft große Schwierigkeiten, z. B. bei Holzladungen.

Das Holz kommt in Flößen zu beiden Seiten des Schiffes an und wird vom ersten oder zweiten Offizier gezählt. Um nun eine möglichst schnelle Expedition zu erzielen, wird Tag und Nacht und meist an allen Luken zugleich durchgearbeitet. Um hier nun eine genaue Kontrolle auszuüben, fehlen dem Kapitän die nötigen Offiziere und Leute. Die Mannschaft darf auch nicht

überanstrengt werden, denn eine Weiterreise mit übermüdeten Leuten hat schon oft die verhängnisvollsten Folgen nach sich gezogen. Ein Teil des Holzes kann leicht gestohlen werden oder auch wegschwimmen.

Gelingt es dem Kapitän trotz aller Vorsichtsmaßregeln und Bemühungen nicht, die volle zugesicherte Ladung zu bekommen, so kann und muß er unter Umständen Seeprotest erheben. Die gesetzliche Verantwortlichkeit des Kapitäns ist heutzutage in vielen Fällen nicht mehr aufrecht zu erhalten, wie folgendes Beispiel zeigt:

Kapitän R. sollte eine bestimmte Sorte Holz laden, von dem sein Schiff ca. 1 Million Stück fassen konnte. Dieses große Quantum bei der Übernahme genau zu zählen, war vollkommen unmöglich. Trotzdem lautete die Chartepartie: captain or owner of the vessel shall be responsible to number. Gesetzlich trug also der Kapitän die volle Verantwortung für die genaue Zahl. Es wurde aber nachher die Unmöglichkeit einer derartigen Verantwortung von seiten der Reederei anerkannt.

Einkassieren von Frachtgeldern. Auch dies besorgte früher der Kapitän. Einen Teil schickte er nach Hause, den Rest behielt er zur Bestreitung der Unkosten an Bord.

Ähnlich liegen die Verhältnisse noch in neuerer Zeit bei manchen Segelschiff-Reedereien, aber bei den meisten Trampreedereien und bei den Linien wird das Einkassieren der Frachtgelder vom Makler oder Agenten besorgt. Ersterer wird ein Interesse daran haben, weil er dafür eine Provision bekommt. In entfernteren Häfen allerdings, wo die Makler nicht durchaus zuverlässig sind, kassiert noch heute der Kapitän die Frachtgelder ein.

Ausrüstung und Proviant. Bei den langen Reisen der früheren Zeit, die oft Jahre lang dauerten, wurde eine Ergänzung und Erneuerung der Ausrüstung und des Proviantes häufig nötig. Es wurde dies vom Kapitän selbständig besorgt, da der Reeder bei den früheren Verkehrsverhältnissen nicht imstande war, hierüber eine Kontrolle auszuüben und etwaige Neuanschaffungen anzuordnen. Aus dem Heimatshafen sich etwas nachschicken zu lassen, war ebenfalls unmöglich.

Eschels und Nettelbeck ergänzten stets selbständig in fremden Häfen ihre Ausrüstung, wenn etwas benötigt wurde, ebenso ihren Proviant. sobald derselbe knapp wurde. Noch bis in die 80er Jahre hinein wurde dies selbständig vom Schiffsführer angeordnet, wie sich aus dem uns vorliegenden Material ergibt.

Mit dem Aufkommen der Linienreederei veränderte sich das Bild vollkommen. Unsere Liniendampfer machen verhältnismäßig kurze Reisen. Am Ende einer jeden Reise werden sie genau in-

spiziert, und alles was an der Ausrüstung fehlt, wird ihnen geliefert, so daß sie unterwegs selten in die Lage kommen, etwas ergänzen zu müssen. Wenn es dennoch nötig ist, so geschieht es durch die Vermittlung des Agenten. Der Proviant wird ebenfalls für die ganze Reise geliefert; nur frisches Fleisch, Fische, Gemüse hat der Kapitän in fremden Häfen einzukaufen. Diesen Einkauf von frischem Proviant darf der Kapitän unter keinen Umständen versäumen. Sollten aus Mangel an solchem unterwegs Krankheiten entstehen, Beriberi oder Skorbut, so wird der Kapitän vor den Seegerichten zur Verantwortung gezogen. Ist ein Verwalter an Bord, so besorgt dieser den Einkauf. Er schreibt einen Bestellzettel aus, der vom Kapitän unterschrieben wird; bezahlt werden die Sachen dann von der Agentur. Die Schiffe der Reedereien in wilder Fahrt, die oft längere Zeit aus dem Heimatshafen fortbleiben und je nach Markt- und Konjunkturlage bald diesen, bald jenen Hafen anlaufen, müssen oft ihre Ausrüstung und ihren Proviant unterwegs ergänzen. Durchaus nötige Gegenstände, hauptsächlich solche, die eine schnellere Expedition gewährleisten, schafft der Kapitän selbständig an. Bei weniger wichtigen oder sehr großen Anschaffungen erstattet er seiner Reederei Bericht, die dann brieflich oder telegraphisch das Weitere anordnet. Befindet sich das Schiff in einem von der Heimat nicht weit entfernten Hafen, so werden die Sachen meist vom Reeder nachgeschickt. Nur wenn dem Schiffsführer für die Beköstigung der Offiziere und der Besatzung eine bestimmte Summe bezahlt wird, hat er selbständig alle Proviant-Anschaffungen zu machen.

Das uns vorliegende Material über Segelschiffs-Reedereien zeigt, daß der Reeder seinen Kapitänen wiederholt schriftliche Anweisungen gibt, alles was zur Sicherung und Instandhaltung des Schiffes, sowie an Vorräten nötig ist, selbständig anzuschaffen.

Zu der Ausrüstung eines Dampfers gehören auch die Kohlen. Unsere Linienreedereien haben an allen Plätzen, die ihre Dampfer anlaufen, feste Kohlenkontrakte mit bestimmten Firmen, so daß sich der Kapitän nicht erst einen Lieferanten zu suchen braucht. Der leitende Ingenieur teilt entweder dem Agenten selbst oder durch Vermittlung des Kapitäns das nötige Quantum mit, worauf dieser es bei dem betreffenden Geschäft bestellt. Die größeren Tramp-reedereien haben auch heute an Plätzen, die von ihnen häufiger berührt werden, feste Verträge mit Kohlenfirmen. Bestehen keine bindenden Abmachungen, so werden dem Kapitän von der Reederei die ihr gemachten Offerten mitgeteilt. Es wird ihm dann meist die

freie Auswahl überlassen, oder es wird ihm sogar vollkommen freie Hand gelassen, unter der Bedingung, daß er nicht mehr als nötig anschafft, ferner zu den günstigsten Bedingungen unter Hintenansetzung aller persönlichen Interessen abschließt. In solchen Fällen besteht also noch das alte Vertrauensverhältnis in vollem Umfang weiter.

Schriftliche Berichte an die Reederei. Damit der Reeder über alle Vorkommnisse in fremden Häfen über Löschen, Laden, Reparaturen usw. genau unterrichtet ist, hat der Kapitän seiner Reederei so oft wie möglich einen schriftlichen Bericht zu erstatten und sich eventuell schriftliche oder telegraphische Informationen einzuholen. Eine uns bekannte Reederei verlangt sogar von ihren Kapitänen einen täglichen telegraphischen Bericht über den Vorgang des Löschens und Ladens. Die uns zur Verfügung stehenden Briefe zwischen Kapitän und einer neueren Segelschiffs-Reederei sind in einem durchaus freundschaftlich-familiären Tone gehalten, während die aus dem Material, das uns über die Trampreedereien zur Verfügung stand, streng geschäftlich lauten.

Eine derartige Berichterstattung war in der früheren Zeit, bei den schlechten Verkehrsverhältnissen, zwar auch schon vorgeschrieben [1]), aber nicht möglich. Nur wenn sich eine günstige Gelegenheit bot, erfuhr der Reeder etwas über sein Schiff im fremden Hafen, anderenfalls mußte er warten, bis das Schiff wieder in der Heimat eintraf, wo ihm der Kapitän genauen Bericht erstattete.

Kapitän und Mannschaft in fremden Häfen. In fremden Häfen hat stets die Gefahr vorgelegen, daß das Schiff einen Teil seiner Mannschaft durch Desertion verliert. Wurde nun aus diesem Grunde oder aus anderen eine Ergänzung des Mannschaftsbestandes notwendig, so machte dies dem Kapitän oft große Schwierigkeiten. Ein Stellenvermittlergewerbe für Seeleute gab es zu Eschels und Nettelbecks Zeiten noch nicht. Die Schiffsführer mußten eben versuchen, die Mannschaft irgendwie zusammen zu bekommen.

> Nettelbeck heuerte Matrosen an, wie sie ihm gerade in den Weg kamen. Die Kapitäne pflegten auch die Wirtshäuser, in denen stellungslose Matrosen verkehrten, zu besuchen und zu versuchen, dort Mannschaften anzuwerben. Es kam vor, daß Leute mit Gewalt zu Schiffsdiensten „gepreßt“ wurden.

Daß man auf diese Art nicht das beste Material bekam, ist klar. Nettelbeck weiß zu wiederholten Malen über seine schlechten Erfahrungen mit einer derartigen Besatzung zu klagen.

[1]) Engelbrecht, S. 38.

Als sich dann allmählich ein selbständiges Heuerbaas-Gewerbe bildete, wurde die Aufgabe des Kapitäns erleichtert.

Hat heute der Führer eines Liniendampfers unterwegs einen neuen Schiffsmann nötig, weil sich die Besatzung wegen Entlassung oder Desertion [1]) vermindert hat, so wendet er sich an den Vertreter seiner Gesellschaft, der ihm den Mann meist durch Vermittlung eines Heuerbureaus verschafft. Der Schiffsmann wird dann vor dem Konsulat angemustert. Ist hierfür keine Zeit mehr vorhanden, so trägt der Kapitän ihn als angemustert ins Journal, worauf die Musterung vor dem nächsten Konsulat nachgeholt wird.

Die Kapitäne der Trampdampfer und Segler lassen sich die Leute in einen der Heimat nahe gelegenen Hafen oft durch Vermittlung ihrer Reederei nachsenden, sogar ins Ausland, wenn in dem auswärtigen Hafen kein Heuerbureau ist, und wenn die Kapitäne sich nicht mit dem begnügen wollen, was sich zufällig einfindet.

Der im Auslande erhaltene Ersatz ist auch heute oft nicht das beste Material. Alle Nationen und alle Berufsstände sind vertreten, wirkliche Seeleute aber am wenigsten. Die neue Mannschaft kommt wohl erst in allerletzter Stunde und dann oft vollständig betrunken an Bord.

Kapitän B. wollte die Docks von Cardiff verlassen. Der Schlepper war schon angekommen, und der Lotse befand sich schon an Bord. Es fehlten aber noch 5 Mann, die sich der Kapitän zur Ergänzung seines Mannschaftsbestandes bei einem Heuerbaas bestellt hatte, und ohne die er nicht segeln konnte. Endlich kamen sie an, eine halbe Stunde bevor die Docktore geschlossen wurden, und zwar in vollständig betrunkenem Zustande. Wären sie nach Schluß der Docktore eingetroffen, so hätte der Kapitän 12 Stunden bis zu der Wiedereröffnung warten müssen.

Es kommt auch vor, daß die von einem Heuerbaas gelieferten Leute direkt von anderen Schiffen gestohlen werden.

Ein Heuerbaas brachte dem Kapitän B. in allerletzter Minute einen von diesem dringend benötigten Mann, der vollständig berauscht war. Am anderen Mittag wachte dieser aus seinem Rausche auf und sah sich zu seinem Entsetzen auf hoher See und auf einem fremden Schiff. Er erzählte darauf dem Kapitän, er gehöre einem skandinavischen Schiffe an. Er müsse vom Heuerbaas zum Trinken verleitet sein. Dieser hätte sich dann wohl seinen berauschten Zustand zunutze gemacht und ihn auf diese Weise auf das fremde Schiff gebracht. Seine ganzen Habseligkeiten gingen dem Manne auf diese Weise verloren.

[1]) Desertion kommt in einigen Häfen, besonders an der „Westküste“ häufig vor. Die Leute bleiben entweder an Land oder gehen an Bord fremder Schiffe, insbesondere englischer, wegen der dort bezahlten höheren Heuer.

Wird aus irgendeinem Grunde der Heuervertrag eines Schiffsmannes im Auslande aufgehoben, so gilt seit alters, daß der Kapitän für die Rückbeförderung zu sorgen hat. Auch darf er ohne Genehmigung des Seemannsamtes keinen Mann außerhalb des Reichsgebietes zurücklassen. Trifft er in einem fremden Hafen einen hilfsbedürftigen deutschen Seemann oder einen, der wegen Strafverfolgung in die Heimat ausgeliefert werden soll, so hat er ihn gegen Entschädigung mitzunehmen. Er kann hierzu zwangsweise angehalten werden. Der auszuliefernde Schiffsmann untersteht dann während der ganzen Reise der Disziplinargewalt des Kapitäns, dem auch seine Bewachung obliegt.

Ohne Erlaubnis des Kapitäns oder eines Offiziers darf ein Schiffsmann das Schiff bis zur Abmusterung nicht verlassen, jedoch darf diese Erlaubnis in einem Hafen des Reichsgebietes nicht ohne triftigen Grund verweigert werden. Der Mann hat aber selbstverständlich zur festgesetzten Zeit an Bord zurückzukehren. Für etwaige Vergnügungen und Unkosten am Lande pflegt der Kapitän seinen Leuten einen Vorschuß von ihrer verdienten Gage zu geben, die im übrigen meist erst bei Wiederankunft im Heimatshafen ausbezahlt wird. Einerseits läßt sich ein Matrose, der im fremden Hafen eine größere Summe Geldes erhält, leichter zur Desertion verleiten. Andererseits will man auch die Leute vor unnötigen Geldausgaben bewahren. Ist ein Entweichen des Schiffsmannes im fremden Hafen zu befürchten, so kann der Kapitän dessen Sachen bis zum Verlassen des Hafens mit Beschlag belegen.

Bestimmung des Abfahrtstermins in fremden Häfen. In früherer Zeit mußte der Kapitän, sobald das Schiff beladen war und alle Formalitäten erfüllt waren, sofort in See stechen. Es lag in seinem eigenen Interesse, keine günstige Gelegenheit zum Absegeln zu versäumen, da er am Gewinn des Unternehmens beteiligt war. Das Versäumen eines günstigen Augenblicks zur Abfahrt konnte, wie wir schon wissen, die schlimmsten Folgen nach sich ziehen [1]).

Unsere modernen Linienreedereien haben die Dauer des Aufenthaltes in einem fremden Hafen von vornherein bestimmt festgelegt. Die Stunde der Abfahrt wird dann entweder von der Reederei telegraphisch oder von der Agentur am fremden Platze oder vom Kapitän selbst angeordnet.

---

[1]) Vgl. oben S. 24 ff.

In der wilden Fahrt liegen dagegen die Verhältnisse anders. Vgl. darüber oben S. 25. Es liegt natürlich im Interesse der Reederei und bei denjenigen Unternehmungen, wo der Kapitän am Gewinn beteiligt ist, auch in dessen eigenem Interesse, die Aufenthaltsfrist nach Möglichkeit abzukürzen, da Zeit Geld ist. Es wird daher vom Kapitän erwartet, daß er sein möglichstes tut, um so schnell wie möglich den Platz zu verlassen. In dieser Beziehung muß ihm noch heute großes Vertrauen geschenkt und große Selbständigkeit gewährt werden.

Der Kapitän des Dampfers G. bewilligt auf eigene Veranlassung 30 Rubel extra für Sonn- und Feiertagsarbeit im Hafen S., um das gute Wetter auszunutzen und um möglichst schnell fertig zu werden. — Im Hafen H. gelingt es dem Kapitän, den Belader zu veranlassen, sofort nach Ankunft des Schiffes mit dem Laden zu beginnen, trotzdem die Ladetage erst am Tage nach Ankunft des Schiffes anfangen. Er erzielt dadurch eine schnellere Expedition. — An einem anderen Platz läßt ein Kapitän in der Nacht und am Sonntag arbeiten, um möglichst schnell wieder abdampfen zu können. Trotz der hohen Rechnung von 210 Kronen glaubt er für seine Reederei am vorteilhaftesten gehandelt zu haben. Seine Handlungsweise fand auch durchaus die Billigung seines Reeders. — In einem weiteren Falle mußte ein Kapitän überlegen, ob es besser wäre durchzuarbeiten oder nicht. Tat er es, was Überstundenlohn kostete, so wäre er bis 2 oder 3 Uhr morgens fertig gewesen. Am nachfolgenden Nachmittag wäre er dann in S. eingetroffen und hätte voraussichtlich nicht mehr mit dem Laden beginnen können. Ließ er nicht durcharbeiten, so wäre er in der Frühe des nächstfolgenden Tages in S. angekommen und hätte sofort mit dem Laden anfangen können, also nicht früher, als wenn er die Nacht hätte durcharbeiten lassen. Er entschloß sich also, nach seiner letzten Kalkulation zu handeln. — Kapitän B. erhielt den Auftrag, da der Winter vor der Tür stand, seine ganze Tüchtigkeit daran zu setzen, eine schnelle Expedition zu erzielen, damit das Schiff nicht einfriere und P. noch verlassen könnte. Er nahm nun Eisbrecher und Schlepper an, ließ Tag und Nacht durcharbeiten, ohne sich jedoch viel um die Kosten zu kümmern. Er teilte nur seiner Reederei mit, daß sich die Unkosten voraussichtlich ziemlich hoch belaufen würden. Es gelang ihm, volle Ladung zu erhalten und P. noch vor dem völligen Hereinbruch des Winters zu verlassen. Darauf schickte er seinem Reeder die Unkostenrechnung in der beträchtlichen Höhe von 6000 M. Es wurden ihm hierauf von seiner Reederei die schwersten Vorwürfe gemacht. Er hätte nicht mit der nötigen Umsicht gehandelt, und das Vertrauen, das man auf ihn gesetzt hätte, wäre stark erschüttert. Bevor er selbständig derartige exorbitante Stauer- und Schlepplöhne bewilligt hätte, hätte er sich doch lieber telegraphisch mit seiner Reederei in Verbindung setzen müssen. In Zukunft möchte er sich vorsehen, in einer derartigen Sache wieder so eigenmächtig zu handeln. Er hätte sich vorher genau darüber informieren müssen, wieviel die Unkosten betragen würden und lieber mit halber Ladung und ohne Nachtarbeit von P. wieder in See gehen müssen, als einen derartig großen Verlust für seine Reederei herbeizuführen. Andere Kapitäne

hätten, was auch die Makler bestätigten, bedeutend geringere Unkosten gehabt. Man würde sich infolgedessen für ca. 2000 M. an ihm (B.) schadlos halten und im übrigen versuchen, so viel wie möglich aus den beteiligten Firmen wieder heraus zu bekommen.

Wir sehen, wie viel noch immer von der Tüchtigkeit des Kapitäns abhängt, nicht nur auf See, sondern — am meisten in der wilden Fahrt — auch im auswärtigen Hafen. Wir haben hier so recht ein Beispiel der früheren Stellung des Kapitäns vor Augen, das aber aus der Gegenwart stammt. Die heutigen Kapitäne sind nur nicht mehr im gleichen Maße, wie die früheren, gewöhnt, solchen Anforderungen zu entsprechen.

Zweiter Abschnitt.

Wirtschaftliche und soziale Lage des Kapitäns.

I.

Einkommen.

Frühere Zeit. Im ersten Abschnitt haben wir gezeigt, daß das frühere Vertrauensverhältnis zum Reeder sich nur dadurch haltbar gestalten ließ, daß der Schiffsführer meist am Ertrage der Reisen finanziell beteiligt wurde. Dies war insbesondere bei der Partenreederei sehr oft der Fall. Es lag daher in seinem eigensten Interesse, für seine Reederei so vorteilhaft wie möglich zu handeln. Der Kapitän bezog vom Reeder oft nur eine verhältnismäßig geringe feste Gage, außerdem aber ursprünglich von den Befrachtern, erst in späterer Zeit von dem Reeder Prozente der Brutto- oder Nettofracht, das sog. „Kaplaken", außerdem hatte er noch manche andere Einkünfte, die Gratifikationen, Passagiergelder usw., die uns an anderer Stelle beschäftigen werden. Das feste Gehalt, das der Schiffer bezog, betrug dagegen meist nur die doppelte Matrosenheuer und schwankte in den 40er, 50er und 60er Jahren des neunzehnten Jahrhunderts meist zwischen 70 und 100 Mark monatlich. Von dieser Summe mußte der Kapitän noch den Chronometer und die Seekarten unterhalten [1]).

[1]) Seefahrt, 3. Jahrg, S. 79.

Das Kaplaken, meist wohl das Haupteinkommen des Kapitäns, war von sehr verschiedener Höhe. In der alten Segelschiffahrt erhielten häufig die Schiffsführer als Kaplaken einen Anteil von 5 % von der Bruttofracht.

Einige Beispiele aus dem uns vorliegenden Material mögen diese Verhältnisse etwas näher illustrieren:

Eschels berichtet in seinen Lebenserinnerungen ausführlich über sein Einkommen auf einer Reise von Altona nach St. Thomas und zurück [1]). Es ist das einzige Mal, daß wir von ihm etwas über seinen Verdienst erfahren. Er spricht in diesem Falle davon, weil er mit dem Ertrag dieser Reise die Schulden seiner Familie auf Föhr bezahlen konnte. Er segelte am 16. November 1782 von Altona nach St. Thomas und traf am 6. Juli 1783 in seinem Heimatshafen wieder ein. In diesem Zeitraum erhielt er eine monatliche Heuer von 75 Mark Courant, für die ganze Zeit also 550 Mark Courant, da er 7 Monate und 10 Tage unterwegs war. An Kaplaken erhielt er 2 % von der Fracht. Da diese 50000 M. betrug, so war der Anteil Eschels 1000 M. Außerdem aber verdiente er noch folgendes: für einen Passagier für die Reise nach St. Thomas 350 Mark Courant und für die Überfahrt einer Familie von dort nach Europa 1800 Mark Courant. Die betreffende Reederei gewährte nämlich stets ihren Kapitänen das gesamte Passagegeld, da ihre Schiffe für die Beförderung von Passagieren gewohnheitsmäßig nicht dienten. Dafür mußten die Kapitäne für die Beköstigung der Reisenden aus ihrer eigenen Tasche zahlen. Eschels Passagiere beköstigten sich aber auf dieser Reise selbst, so daß ihm der ganze Fahrpreis zufloß. Von seinem Befrachter erhielt er ferner einen Douceur von 450 Mark Courant. Insgesamt verdiente er also auf dieser Reise 4150 Mark Courant. — Auch Nettelbeck gibt uns für eine Reise Aufschluß über seinen Verdienst. Er war für den Schiffsreeder Groß in Stettin von Oktober 1779 bis zum Frühling 1782 unterwegs. In dieser Zeit verdiente er für seinen Patron 35000 Taler und erhielt von diesem eine Gesamtgage von 1771 Talern und eine Gratifikation von 1000 Mark Banko [2]).

Aber auch aus späterer Zeit haben wir Material über die Gagenverhältnisse der Schiffsführer und zwar für den Zeitraum von 1853 bis 1896. Es stammt aus den Geschäftsbüchern alter Rostocker Segelschiffs-Reedereien. Das feste Gehalt des Schiffsführers schwankte zwischen 78 und 108 Mark, je nach den Konjunkturverhältnissen. Außerdem erhielt der Kapitän an Kaplaken 5 von 100 der Bruttofracht.

Beispiele:

1.	1853/56 Gage (32 Monate zu 26 Taler)	832 Taler
	Kaplaken	3464 „
	Zusammen	4296 Taler

[1]) Eschels, S. 179.
[2]) Nettelbeck, S. 287.

2.	1869/70	Gage (20 Monate zu 28 Taler)	560 Taler
		Kaplaken	760 „
		Zusammen	1320 Taler
3.	1879/80	Gage (18½ Monate zu 72 Mark)	1434 Mark
		Kaplaken	4060 „ [1]
		Gewinnanteil (1/6 des Gesamtanteils)	5667 „ [2]
		Zusammen	11031 Mark
4.	1886/87	Gage (ca. 6 Monate zu 85 Mark)	535 Mark
		Kaplaken	877 „
		Zusammen	1412 Mark
5.	1896/97	Gage (ca. 7 Monate zu 85 Mark)	612 Mark
		Kaplaken	650 „
		Zusammen	1262 Mark

Das Einkommen eines Schiffsführers schwankte also in dieser Zeit je nach der Konjunktur zwischen ungefähr 2000 und 7000 M. im Jahr. Letzterer Betrag wurde allerdings nur bei eigener Kapitalbeteiligung und günstigem Erfolg der Reise erzielt.

Zu diesem Einkommen kam noch vollständig freie Verpflegung hinzu. Der Geldwert der Kost war in den einzelnen Jahren sehr verschieden. Aus den Geschäftsbüchern ließ sich für die Verpflegung pro Mann und Tag im Jahre 1887 ein Durchschnittswert von 79 Pf., für die Bark S. H. ein solcher von 95 Pf. und im Jahre 1893/94 : 1,24 M. ermitteln. Dies war aber Mannschaftskost. Die Kapitänskost ist durchschnittlich jedenfalls höher zu bewerten.

Außer diesem eigentlichen Verdienst hatte der Kapitän noch in früherer Zeit viele Nebeneinnahmen. Die wichtigste war entschieden der aus dem Handel auf eigene Rechnung. Durch besondere Abmachungen mit dem Reeder war es dem Kapitän gestattet, entweder Ladung in der Kajüte oder auf Deck für eigene Rechnung mitzunehmen. Es kam sogar vor, daß die Kapitäne solche Ladung von Maklern und Lieferanten geschenkt erhielten. Bei manchen Reedereien war dieser Nebenhandel zwar offiziell verboten, er wurde jedoch stillschweigend geduldet, nur bei einigen war er strenge untersagt.

Wieviel die Kapitäne durch solche Geschäfte verdienten, läßt sich nicht feststellen. Aber daraus, daß sich Schiffsführer oft noch in jungen Jahren zur Ruhe setzten oder sich mit Geld an einer geschäftlichen Unternehmung beteiligten, kann man schließen, daß

[1]) Dieses betrug auf der unmittelbar vorhergehenden Fahrt 3217 M.

[2]) Desgl. 1428 M.

der Ertrag bei diesem Handel unter Umständen groß gewesen sein muß. Die bescheidene Gage und das Kaplaken hätten solche Kapitalbildung kaum ermöglicht, zumal die Schiffe im Winter sehr oft auflagen, und die Kapitäne dann nichts verdienten.

Der Altonaer Schiffskapitän Eschels gibt uns in seinen Lebenserinnerungen interessante Einzelheiten über diesen Zweig des Verdienstes eines Schiffsführers.

> Er erkundigte sich, während er zur See fuhr, bei vertrauenswürdigen Leuten nach den gangbarsten Warenarten an den fremden Plätzen, wohin sein Schiff bestimmt war. Über die verschiedenen Hafenorte und die dort gebrauchten Güter führte er eine genaue Liste, um stets Sachen an Bord zu haben, die er dort mit gutem Verdienst verkaufen konnte[1]). — Auf einer Reise nach Demarara nahm er vor allen Dingen Porter und Medizin mit. Letztere tauschte er vorteilhaft gegen Kaffee ein, den er dann später wieder mit großem Nutzen verkaufte[2]). — Nach Charleston brachte er auf einer Reise Hamburger Rauchfleisch mit, für welches dort hohe Preise bezahlt wurden[3]). — Auf einer anderen Reise kaufte er dort 36 Faß Reis. Als er in Hamburg eintraf, stand der Reis derartig hoch im Preise, daß er an jedem Faß 100 Mark Courant verdiente[4]).

Auch Nettelbeck schildert uns in seinen Lebenserinnerungen den Nebenhandel.

> Ein Schiffskapitän verließ selten einen Hafen, ohne zugleich auch auf irgend einen kleinen Handel zu seinem Privatvorteile spekuliert zu haben, der um so vorteilhafter für ihn war, da er Frachtgelder und Assekuranzprämien daran ersparte. Alle solchen kleinen Ersparnisse legte Nettelbeck immer wieder in Waren an. Dieser Privatwarenverkehr hatte einen derartigen Umfang angenommen, daß er einen Wert von beinahe 11000 fl. an Bord führte; als aber sein Schiff verloren ging, war der Verdienst vieler Jahre unwiederbringlich dahin[5]).

Der Kapitän empfing mannigfache Gratifikationen („Douceur") vom Reeder, vom Befrachter und anderen. Diese Gratifikationen erhielt er immer für schnelle Reisen oder gute Ablieferung der Waren. Sie dienten dazu, den Eifer und das Interesse des Kapitäns zu erhöhen, was auch wegen der großen Selbständigkeit des Kapitäns sehr notwendig war. Die Gratifikationen wurden bei Abschluß des Frachtvertrages vom Reeder oder vom Kapitän vielfach ausbedungen.

---

[1]) Eschels, S. 287 ff.
[2]) Ders. S. 288.
[3]) Ders. S. 321 ff.
[4]) Ders. S. 354.
[5]) Nettelbeck, S. 319 ff.

Eschels begnügte sich meist mit dem, was ihm freiwillig gegeben wurde. Auf einer Reise von Altona nach Charleston erhielt er 450 Mark Courant als Douceur [1]). — Auf einer anderen Reise nach Charleston erhielt er vom dortigen Empfänger der Ladung nach schneller, glücklicher Ankunft und guter Ablieferung der Waren eine Gratifikation von 200 Guineen [2]). — Ein einziges Mal bedang er sich selbst beim Frachtabschluß eine Gratifikation in Höhe von 100 Fr. aus [3]). In anderen Fällen pflegten seine Reeder für ihn in der Chartepartie eine Vergütung auszubedingen [4]).

Von den Passagegeldern war schon die Rede; wir haben gesehen, wie hoch sie unter Umständen waren.

Einen weiteren Nebenverdienst konnte sich der Kapitän durch Bergung fremder Schiffe aus Seenot erwerben. Er bekam dafür den Bergelohn. Sein Anteil betrug ein Drittel von der an die Reederei gezahlten Summe, die Mannschaft erhielt ebenfalls ein Drittel. Oft aber mußte der Kapitän auf Grund privater Abmachungen mit seiner Reederei die entstandenen Unkosten ganz oder teilweise tragen, so daß oft nichts für ihn abfiel; wollte er dennoch einen Anteil haben, so mußte er die für die Mannschaft ausgesetzte Summe mit dieser teilen. Im Laufe der Zeit wurde der dem Kapitän zu zahlende Anteil auf ein Sechstel herabgesetzt.

Außer diesen Nebenverdiensten haben die Kapitäne auch in früherer Zeit mannigfache Nebeneinkünfte nicht rechtmäßiger Art gehabt, da sie ja im Auslande selbständig waren wegen des unentwickelten Nachrichten- und Verkehrswesens und kaum kontrolliert werden konnten.

Die Kapitäne ließen sich vielfach Gratifikationen von Lieferanten und anderen Geschäftsleuten geben, wofür sie dann mit den betreffenden Firmen Geschäfte abschlossen. Bei Reparatur-Aufträgen erhielt oft diejenige Werft den Auftrag, die die höchste Gratifikation zahlte. Die Firmen hielten sich dann meist durch Ausstellung einer großen Rechnung schadlos. Den Nachteil trug also der Reeder.

In Norwegen kam es früher häufig vor, daß die „Kommissionäre" der dortigen Werften den Schiffsführern ansehnliche Summen boten, wenn sie etwaige Reparaturen dort vornehmen lassen wollten. Man hoffte dabei, daß der Kapitän wenig von der ganzen Sache verstände, so daß man die Havarie-

---

[1]) Eschels, S. 268.
[2]) Ders. S. 284.
[3]) Ders. S. 284 ff.
[4]) Ders. S. 285.

kosten möglichst hoch setzen konnte [1]). — Eschels wurden in Dover 50 bis 300 Guineen geboten, wenn er dort einliefe und sein Schiff, das durch ein Unwetter Schaden erlitten hatte, reparieren ließe [2]).

Es wird den Kapitänen ferner vorgeworfen, daß sie sich beim Proviant in unrechtmäßiger Weise bereichert haben. Sie sollen Proviant in fremden Häfen verkauft haben. Auch sollen sie jährlich ein paar hundert Mark am Proviant erspart haben, dadurch, daß sie ihn höher in Rechnung setzten, da sie ihn meist ja selbst anschafften und ergänzten [3]); sie sollen auch ihre Familie damit ernährt haben. In Lübeck schrieb das Seerecht vor, daß im dortigen Hafen der Reeder dabei war, wenn der Schiffer den Proviant einnahm:

> Denn dessen Rechnungen schlagen alle Viktualien oft höher an, als es sonst unsere Bürger in ihren Häusern zeugen können, so daß der Verdacht entsteht, der Kaufmann speise nicht alleine die Schiffer in den Schiffen, sondern auch noch das ganze Jahr hindurch in ihren Häusern. Es soll das Fleisch hinfür in des Reeders Haus oder Spieker gesalzen und aufbewahrt werden! Auch soll wenigstens einer der Herren zugegen sein, wenn das Viktualienbodding abgeht, damit man sehe, daß alles ans Schiff komme [4]).

In früherer Zeit trug die Frau des Schiffers oft auch zum Erwerb mit bei. Da die Kapitäne meist aus den Küstendörfern stammten, so trieb ihre Frau sehr häufig eine kleine Landwirtschaft. Dies war z. B. auf dem „Fischlande“ im Nordosten Mecklenburgs, aber auch in Oldenburg der Fall [5]). Oder die Kapitänsfrau betrieb einen kleinen Laden, in dem sie Artikel verkaufte, die ihr Mann aus Übersee mitbrachte.

> Eschels hatte von Charleston auf eigene Rechnung Reis mitgebracht. Der Preis dafür war aber in Hamburg gerade so niedrig, daß man an der Börse nur mit Verlust hätte verkaufen können. Seine Frau machte ihm deswegen den Vorschlag, ihr den Reis zu überlassen, damit sie ihn pfundweise verkaufen könnte, wodurch sie sich einen guten Verdienst zu verschaffen imstande wäre. Eschels richtete seiner Frau einen Laden ein, und es gelang ihr, guten Absatz zu finden [6]).
>
> In späterer Zeit verkaufte sie auch in ihrem Geschäft von ihrem Mann aus Demarara mitgebrachten Kaffee mit großem Vorteil [7]).

---

[1]) Marquardt, S. 10.
[2]) Eschels, S. 30ff.
[3]) Kaegbein, S. 61.
[4]) Schulze, S. 23.
[5]) Sköllin im Thünen-Archiv I, S. 178ff. und Peters, Bd. II, S. 172.
[6]) Eschels, S. 344.
[7]) Ders. S. 328.

Gegenwart. Bei den modernen Linienreedereien ist der größte Teil des Einkommens ein festes Gehalt, das regelmäßig in bestimmten Zeitabschnitten bis zu einer Höchststufe steigt. Je nach der Größe und Betriebsart der Reedereien ist das Gehalt sehr verschieden. So beziehen die Kapitäne von Passagier- und Schnelldampfern ein weit größeres festes Einkommen als die Führer von Frachtdampfern, da erstere durch die Repräsentation und den Verkehr mit den Passagieren zu größeren Ausgaben gezwungen sind.

Außer der monatlichen Gage erhalten die Kapitäne bei den meisten Linien noch Landgangsgelder, Kompetenzen, d. h. Gelder für Getränke (wenn die Kapitäne die ganze Summe nicht verzehren, wird ihnen der Rest nicht bar ausgezahlt) und Kopfgelder für Passagiere. Bei einigen Gesellschaften beziehen sie außerdem noch Wäschegelder, Kaplaken und Auslandszulage.

Nach den Erhebungen des Vereins für Sozialpolitik betrug die durchschnittliche Monatsgage in großer Fahrt über 250 M.[1]). Ein Reeder gab als Durchschnitts-Gesamteinkommen im Jahre für die Kapitäne bei kleineren Linien 3000—7000 M., bei größeren 6000 bis 7000 M. an; bei einigen ganz großen Unternehmungen werden noch wesentlich größere Gehälter bezahlt. Es mögen wieder einige genauere Zahlenangaben folgen.

Die Reederei L. bezahlt ihren Kapitänen eine Monatsgage von 350 bis 700 M., dazu einen Auslandszuschuß, wenn sie im Auslandsdienst beschäftigt sind. Außerdem wird ihnen in der Ostasienfahrt der Passagepreis für an Deck mitgenommene Kulis überlassen. Kapitän S. bezog während seiner letzten Dienstjahre bei dieser Gesellschaft ein monatliches Fixum von 700 M. und dazu einen Auslandszuschuß von 2000 M., also insgesamt im Jahre 10400 M. — Die Reederei D. zahlt ihren Kapitänen ein Jahresgehalt von 5000—6000 M. und zu Weihnachten eine Gratifikation von 1000 M. Außerdem erhalten sie $2^1/_2$ % von den Passagegeldern. Passagiere werden auf den Schiffen dieser Gesellschaft sehr selten mitgenommen, da die Schiffe in erster Linie reine Frachtdampfer sind, die allerdings Einrichtungen für eine beschränkte Anzahl von Passagieren besitzen. — Das Einkommen der Kapitäne der Reederei H. stellt sich auf 5000—9000 M. im Jahr. — Die Reederei P. sichert ihrem jüngsten Kapitän unter allen Umständen eine jährliche Gage von 6000 M. zu. Diese steigt nach 6 Jahren auf 6500 M., nach 12 Jahren auf 7000 M., nach 15 Jahren auf 7500 M. und nach 20 Jahren auf 8000 M. Dieses Einkommen erhalten die Kapitäne bestimmt. Außerdem beziehen sie noch Kaplaken, Kopfgelder, Wäschegelder, Kompetenzen, sodaß die Führer der Post- und Schnelldampfer 15000—22000 M. und die der Frachtdampfer 9000–12000 M. beziehen. Die

[1]) Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 104, S. 55. Vgl. auch: Krueger, Die wirtschaftliche und soziale Lage der Privatangestellten. Schriften der Gesellschaft für soziale Reform, III, 8/9, S. 341 ff.

Gesellschaft stellt dafür aber große Forderungen betreffs Aufwand und Repräsentation an ihre Kapitäne. — Zwei Gesellschaften, die eben erwähnte Reederei P. und die Reederei W., gewähren ihren Kapitänen außer den üblichen Zuschüssen noch Kaplaken und zwar von letzterem 2%.

Außer diesem Einkommen haben die Kapitäne noch freie Verpflegung an Bord. Der Wert derselben kommt für die Steuerveranlagung in Betracht. Auf Frachtdampfern wird die Kost für den Tag mit 1,50 bis 1,75 M. bewertet. Für Passagierdampfer reicht diese Summe nicht aus, da hier die Kapitäne mit den Passagieren erster Klasse zusammen speisen. Die Reederei P. rechnet die Beköstigung ihrer Kapitäne mit 1000 M. zum Einkommen hinzu.

Die in der wilden Fahrt beschäftigten Unternehmungen und die Ostsee-Reedereien zahlen noch vielfach, wie in früherer Zeit, ein kleines Fixum und dazu Kaplaken von der Brutto- oder Nettofracht, ferner einen Gewinnanteil, wenn der Kapitän finanziell am Unternehmen beteiligt ist, was noch häufig der Fall ist. Die Beteiligung ist noch immer oft die einzige Möglichkeit für den Steuermann, seine Kapitänsstellung zu erhalten. Es gibt aber auch schon Reedereien, und zwar sind es größere, die ihren Schiffsführern lediglich eine Monatsgage bezahlen. Nach den mir von Fachleuten gemachten Angaben schwanken die monatlichen Bezüge zwischen 100—300 M., und Kaplaken werden in Höhe von $^1/_2$—4% von der Brutto- oder Nettofracht gewährt.

Die Reederei H. zahlt ihren Kapitänen, die mit ihrem Schiff in der europäischen Fahrt beschäftigt sind, monatlich 200 M., in atlantischer Fahrt 300 M., und dazu 1% Kaplaken von der Nettofracht. — Die Monatsheuer der Schiffsführer bei der Reederei C. beträgt 112,50 M. und dazu 3% Anteil von der Bruttofracht. Dazu gewährt sie in fremden Häfen pro Tag 25 M., in Rußland 25 Rubel für Verzehrung, Auslagen, Trinkgelder und andere Unkosten.

Genau zahlenmäßig feststellen läßt sich das Einkommen nicht, da ja die Gewinnbeteiligung stets schwankt. Als Durchschnittseinkommen können nach Angaben von Fachleuten für Trampdampfer-Kapitäne 5000—6000 M. in Anrechnung gesetzt werden. Auch hier kommt natürlich die freie Verpflegung hinzu, die auf 1,30—1,50 M. geschätzt wird.

Schlechter stehen sich die Kapitäne derjenigen Reedereien, die die Gewinnbeteiligung abgeschafft haben und lediglich eine feste Monatsgage bezahlen. Diese beträgt 250—300 M., dazu freie Station, ein ziemlich bescheidenes Einkommen in Anbetracht der Leistungen; denn gerade in der wilden Fahrt stellt der Dienst große An-

forderungen. Die Schiffe sind kleiner und dadurch dem Wind und den Wellen in höherem Maße ausgesetzt, auch mangelt es ihnen nicht selten an den nötigen Offizieren und Mannschaften, so daß der Kapitän selbst mit Hand anlegen muß.

Auch in der Segelschiffahrt läßt sich das Einkommen schwer feststellen, da auch hier, außer dem Fixum, wie früher dem Kapitän oft eine Gewinnbeteiligung zugesichert wird.

Kapitän B., der für die Segelschiff-Reederei J. tätig war, bezog monatlich 100 M. und dazu 4% Kaplaken.

Je mehr aber auch in der Segelschiffahrt der kleine Reeder verschwindet, und der Großbetrieb an seine Stelle tritt, umso mehr sind auch diese Nebeneinnahmen im Schwinden begriffen, und die monatlichen Gehaltsätze von 250—300 M. bilden die einzigen Bezüge für die Führer mittelgroßer Segler[1]). Als Mindesteinkommen für die Kapitäne unserer großen Segelschiffe kann man 6000 M. jährlich rechnen. Dazu kommt überall noch die freie Verpflegung die auf 1,50—1,75 M. für den Tag berechnet werden kann.

Bei unseren Linienreedereien sind Nebenverdienste im allgemeinen heute streng verboten, und dem Kapitän ist auch kaum dazu Gelegenheit gegeben, da er durch die Vertreter der Gesellschaft im Auslande scharf kontrolliert werden kann. Es kommt wohl noch in Ausnahmefällen vor, daß Lieferanten im Auslande dem Kapitän eine Gratifikation anbieten, die Annahme einer solchen ist ihnen jedoch bei Strafe sofortiger Entlassung untersagt. Bis in die jüngste Zeit hinein ist es allerdings noch vorgekommen, daß die Kapitäne bei Einnahme von Bunkerkohlen eine Gratifikation erhielten. Diesem Unwesen ist aber durch das von Linien-Reedereien eingerichtete deutsche Kohlen-Depot, das an den meisten anzulaufenden Plätzen seine Niederlassung hat, ein Ende gemacht worden. Nur bei einigen Reedereien hat der Kapitän noch einen kleinen Nebenverdienst. Tritt er einem Passagier seine Kammer ab, so erhält er den dafür gezahlten Fahrpreis.

Dagegen bieten sich bei den Ostsee- und Trampreedereien, sowohl beim Dampfer- wie beim Seglerbetrieb, noch Gelegenheiten zu Nebenverdiensten. Die Gratifikationen für gute Ablieferung der Ladung oder schnelle glückliche Reise kommen zwar auch hier immer mehr in Wegfall.

---

[1]) Scholz, Die Stellung der Segelschiffahrt in der Weltwirtschaft, S. 208.

Immerhin ersehen wir aus dem uns vorliegenden Material über Segelschiff-Reedereien, daß hier Gratifikationen noch nicht ganz verschwunden sind. Sie werden meist vom Reeder dem Kapitän zugebilligt.

> Für eine gute Fracht erhält der Führer der Bark T. 100 M. extra. — Dem Kapitän B. wird von seinem Reeder ein Extra-Kaplaken für die im ausländischen Hafen B. ausgestandenen Mühseligkeiten gewährt. — Dem Führer des Vollschiffes P. wird für eine gute Auslieferung der Waren eine Gratifikation von 15 £ gewährt. — Einem anderen Kapitän teilt der Reeder mit, daß er, wenn er durch gutes Instandhalten sein Möglichstes zum Verkauf seines Schiffes beiträgt, er eine Extravergütung erhalten soll.

Es gibt auch noch manche andere Arten von Nebenverdiensten. Ein Kapitän erzählte mir darüber aus seinen Erfahrungen:

> Der Kapitän auf den Segelschiffen treibt an Bord einen kleinen Handel mit Bekleidungs-, Gebrauchs- und Rauchgegenständen. Er nimmt dafür einen geringen Aufschlag. Gerade der Handel mit Tabak wird von den Seeleuten sehr oft als eine Wohltat empfunden, und derjenige mit Bekleidungs- und Gebrauchsgegenständen ist oft nötig, da die Seeleute zuweilen ohne jede Ausrüstung an Bord kommen[1]). Diese Sachen werden auf Kredit gegeben, da die Mannschaft ja erst am Ende der Reise ihre Heuer erhält. Infolgedessen wird der Kapitän auf der Ausreise nur in beschränktem Maße Kredit einräumen, um nicht Gefahr zu laufen, sein Geld dadurch zu verlieren, daß ein Teil der Besatzung im Auslande desertiert. Auf der Heimreise dagegen wird er ihnen alles geben, was sie verlangen, da ihm dann völlige Sicherheit geboten ist, da ja die Leute im Heimatshafen ausbezahlt werden.

Einen derartigen Handel treiben nach den Feststellungen des Vereins für Sozialpolitik auch verschiedene Kapitäne von Schiffen in wilder Fahrt. Nun sollen zuweilen Übervorteilungen der Mannschaft durch sehr hohe Preisfestsetzungen vorgekommen sein. Ja, der Kapitän soll sogar gedroht haben, Strafantrag zu stellen, wenn die Mannschaft gegen die Höhe des Kaufpreises Einwendungen machen wollte[2]).

Es soll ferner vorgekommen sein, daß die Kapitäne ihren Leuten bei einem Händler oder Handwerker einen Kredit eröffnet haben, die der Mannschaft Waren für hohe Preise lieferten. Für ihre Bemühungen sollen sich dann die Kapitäne von den Händlern Provisionen, in einzelnen Fällen bis zu 25 % haben zahlen lassen[3]). Derartige Fälle können jedoch nur Ausnahmen bilden.

Wie wir gesehen, tragen bei vielen Tramp- und Ostseereedereien die Kapitäne die Sorge für die Beköstigung der Leute gegen

---

[1]) Vgl. oben S. 64.

[2]) Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 104, S. 166.

[3]) Desgl. Bd. 104, S. 423.

eine Vergütung von seiten der Reederei [1]). Es ist nun oft behauptet worden, daß sie hierbei noch immer Ersparnisse machen. Nach den mir nicht nur von Kapitänen, sondern auch von Reedereien gemachten Mitteilungen mag es früher sehr häufig vorgekommen sein, aber heute ist es im allgemeinen ausgeschlossen, da die Preise für Lebensmittel dauernd im Steigen begriffen sind, während die für die Kost ausgesetzte Summe wenig oder gar nicht in den letzten Jahren gestiegen ist. Auch ist die Mannschaft in den letzten Jahren immer anspruchsvoller geworden. Sparen die Kapitäne durch billige Preise an einem Orte, so gleicht sich das durch größere Teuerung in einem anderen Hafen wieder aus. Einige Kapitäne behaupten sogar, sie müßten aus eigener Tasche Geld zu der ihnen von der Reederei für die Beköstigung ausgesetzten Summe hinzulegen. Nur in Ausnahmefällen kann es heute auch noch vorkommen, daß die Kapitäne am Proviant Ersparnisse machen.

Eine letzte Art des Nebenverdienstes, die auch jetzt noch dem Liniendampfer-Kapitän zufallen kann, ist der Lohn für Bergung und Hilfeleistung aus Seenot. Die Verteilung dieses Bergelohns ist heute im Handelsgesetzbuch genau geregelt [2]). Nach Abzug der Kosten für etwaige Schäden am Schiff und der erhöhten Betriebsunkosten, erhält der Reeder, wenn das bergende Schiff ein Dampfer ist, zwei Drittel und die Besatzung und der Kapitän je ein Sechstel; ist es aber ein Segler, so beträgt der Anteil des Reeders die Hälfte und der Kapitän und die Mannschaft erhalten je ein Viertel. Der für die Mannschaft ausgesetzte Betrag wird mit besonderer Berücksichtigung der persönlichen und sachlichen Leistungen der Leute verteilt.

Ein Nebenverdienst der Frau des Kapitäns kommt wohl noch vor, z. B. wenn sie ein Pensionat unterhält, oder wenn der Kapitän in einem Küstendorf beheimatet ist und etwas Landwirtschaft betreibt. Jedoch stehen solche Fälle leider nur noch vereinzelt da, weil die kleinen Reedereiplätze durch das Aufhören der kleineren Segler immer mehr veröden.

---

[1]) Vgl. oben S. 24.
[2]) H.G.B., § 749.

II.

Laufbahn und Beförderung zum Kapitän.

Eintrittsalter der Kapitäne. Nach meinen Feststellungen bei Praktikern und Fachleuten fand in früherer Zeit die Beförderung zum Kapitän oft in sehr jungen Jahren statt. Kapitäne, die im Alter von 25—30 Jahren standen, waren sehr zahlreich. So wurde Eschels z. B. mit 24 Jahren Kapitän. Bei den heutigen Linienreedereien ist diese Altersgrenze wesentlich höher gerückt worden. Die Erreichung einer Kapitänsstelle fällt meist mit dem 35. bis 40. Lebensjahr zusammen. Nur in der wilden Fahrt und in der Ostseereederei kommen noch Beförderungen in jüngeren Jahren vor. Unsere Aufgabe ist es nun, die Ursachen der Veränderung festzustellen.

Die seemännische Laufbahn. Der seemännischen Laufbahn war in früherer Zeit keine untere Altersgrenze gesteckt. Eschels trat im Jahre 1769 seine erste Seereise im Alter von 11 Jahren 2 Monaten 25 Tagen als Unterkajütsjunge an [1]). Nettelbeck war ebenfalls erst 11 Jahre alt im Jahre 1749, als er seine erste Seereise als Kajütswächter nach Amsterdam und von dort nach der Pfefferküste machte [2]).

Heute darf keiner zu seemännischen Diensten geheuert werden der nicht das vierzehnte Lebensjahr vollendet hat [3]).

Früher gab es keine gesetzlichen Vorschriften über Vor- und Ausbildung der zukünftigen Schiffskapitäne, während diese jetzt gesetzlich genau geregelt ist.

Es kam früher vor, daß ein Schiffsführer von der „Steuermannskunst“ keine Ahnung hatte.

> Nettelbeck fuhr einst unter einem Kapitän, der von der Navigierung seines Schiffes absolut nichts verstand. Er hatte nur einige Reisen nach Ostindien gemacht, und zwar als Zimmermann. Seine Anstellung als Schiffsführer verdankte er nur der Gunst einiger Königsberger Reeder, Verwandten seiner Frau [4]).

Bei der alten Partenreederei kam es, wie wir wissen, vor, daß mehr auf die Kapitalkraft, als auf die Fähigkeiten des sich um eine

---

[1]) Eschels, S. 11.
[2]) Nettelbeck, S. 15ff.
[3]) S.O., § 7, 2.
[4]) Nettelbeck, S. 74.

Kapitänsstellung bewerbenden gesehen wurde [1]). Die Mehrzahl der Kapitäne bestand auch früher aus tüchtigen Nautikern. Sie waren nur theoretisch noch nicht so gründlich durchgebildet. Den jungen Seeleuten war auch hinreichende Gelegenheit zur Erlangung des nötigen nautischen Wissens gegeben. Erfahrene Kapitäne und andere Leute erteilten ihnen in den Wintermonaten Unterricht.

Eschels lernte die „Steuermannskunst" bei einem Uhrmacher, der früher zur See gefahren hatte. Der Kursus wurde abends von 6 bis 12 Uhr abgehalten und kostete einen Lübschen Schilling für jeden Abend. Der ganze Kursus kostete Eschels einen Speziestaler [2]). — In Althagen im Fischlande unterrichtete der Schullehrer Cyrus die Söhne der Bewohner in denjenigen Wissenschaften, die nötig waren, um die Nord- und Ostsee mit größeren Schiffen zu befahren [3]).

Beim Wachsen der Schiffsgröße und der Ansprüche an rasche und zugleich sichere Schiffsführung erwies sich eine solche Vorbildung auf die Dauer nicht mehr als ausreichend. Vor allem haben die Reedereien selbst ein starkes eigenes Interesse daran, daß ihre Schiffsführer nicht zu jung sind. Der Wert der Schiffe, der Güter und die Zahl der beförderten Personen ist immer mehr gewachsen. Dem Kapitän wird dadurch oft ein kaum schätzbarer Wert an Menschenkräften und an Gütern anvertraut; seine Verantwortung ist eine ungeheure geworden. Es ist klar, daß man an der Spitze eines derartigen Fahrzeuges nur jemanden zu sehen wünscht, dem eine langjährige und erprobte Erfahrung zur Seite steht.

Es mußten daher Befähigungsnachweise eingeführt werden, in Deutschland zunächst Prüfungen der Schiffer-Ältesten. Andere Länder, wie Frankreich, Dänemark und Holland waren schon mit staatlichen Vorschriften vorangegangen.

Im Jahre 1787 erwiesen sich in Kolberg während einer Seegerichtsverhandlung ein Kapitän und sein Steuermann als derartig unwissend und ungebildet, daß Nettelbeck sich veranlaßt fühlte, die Behörden darauf aufmerksam zu machen, welch' ein Nachteil derartige Leute für die Reederei und den Seemannnsberuf bedeuteten. Er machte deswegen den Vorschlag, ähnliche Maßregeln zu ergreifen wie in anderen Ländern, wo kein Steuermann oder Schiffer zugelassen würde, bevor er in einem Steuermannsexamen erwiesen hätte, daß er seiner Kunst und Wissenschaft mächtig wäre. Dieser Vorschlag fand Beifall und es wurde beschlossen, daß in Kolberg kein Kapitän oder

[1]) Vgl. oben S. 10 ff.

[2]) Eschels, S. 47.

[3]) Sköllin, Aktive maritime Berufstätigkeiten d. Küstenbevölkerung Mecklenburgs (Thünen-Archiv, Bd. I, S. 174).

Steuermann angenommen und vereidet werden sollte, bevor er nicht durch eine bestandene Prüfung seine Tüchtigkeit nachgewiesen hätte [1]).

Andere Städte folgten nach. In den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts wurde in Danzig eine Navigationsschule eingerichtet, um den alten Ruf der preußischen Seeleute wieder herzustellen [2]). In Emden wurde 1823 eine Seefahrtsschule gegründet, zu deren Besuch jedoch die dortigen Seeleute nicht verpflichtet waren [3]).

Um die Reederei zu heben, wurden 1825 in Bremen und 1826 in Hamburg ähnliche Anstalten gegründet, deren Besuch für die auf Hamburger und Bremer Schiffen fahrenden Steuerleute obligatorisch war [4]). In den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden fast überall ähnliche Vorschriften erlassen.

Heutzutage ist die Laufbahn, die Vor- und Ausbildung der zukünftigen Schiffsführer durch Reichsgesetz genau geregelt [5]). Die Vorbildung ist in eine praktische und in eine theoretische eingeteilt. Eine Fahrzeit als gewöhnlicher Seemann von mindestens 45 Monaten ist vorgeschrieben; davon muß der Bewerber mindestens 24 Monate als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen zugebracht haben, und von diesen wiederum 12 auf Segelschiffen. Die überwiegende Anzahl der Praktiker hält noch an dieser Forderung der Fahrzeit auf Seglern fest, da nur hier im steten Kampf mit Wind und Wellen die für einen Seemann notwendigen Eigenschaften und Erfahrungen gewonnen werden können. Doch ist die Durchführung der Vorschrift neuerdings sehr erschwert worden durch den Rückgang der Segelschiffahrt, was durch besondere Schulschiffe nur teilweise ausgeglichen werden kann.

Nach Ablauf dieser Fahrzeit kann die Prüfung zum Seesteuermann erfolgen. Für sie ist der Besuch einer Navigationsschule nicht unbedingt vorgeschrieben, doch wird dadurch die Prüfung wesentlich erleichtert. Die Dauer des Kursus ist je nach den Vorkenntnissen verschieden und schwankt zwischen drei und neun Monaten.

---

[1]) Nettelbeck, S. 342.

[2]) Peters, S. 69.

[3]) Ders. S. 171.

[4]) Ders. S. 142 fl.

[5]) Ausführliches über die Laufbahn und Vorbildung des Kapitäns bei Bolte, Der Beruf des Schiffsoffiziers in der Handelsmarine. 1907. Vgl. auch § 6 und 7 der Bekanntmachung betr. den Befähigungsnachweis und die Prüfung der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen vom 16. Januar 1904 (mit späteren Abänderungen).

Das Befähigungszeugnis zum Seesteuermann berechtigt zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Kaiserlichen Marine, wobei für Verpflegung und Kleidung nichts zu zahlen ist. Bei genügender Qualifikation tritt die Beförderung zum Reserveoffizier ein, ohne Rücksicht darauf, ob der Aspirant in seiner Jugend eine Volks- oder höhere Schule besucht hat. Die Reserveoffiziere zur See sind berechtigt, als Führer eines Kauffahrteischiffes in der Reichshandelsflagge das „Eiserne Kreuz“ zu führen.

Nach einer Fahrzeit von 24 Monaten als Seesteuermann, während welcher selbständige nautische Beobachtungen gemacht werden müssen, kann die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt erfolgen, deren Bestehen zur Führung von Schiffen aller Größen auf allen Meeren berechtigt. Die Prüfungsgegenstände sind im wesentlichen eine Wiederholung und Vertiefung der Anforderungen der Steuermannsprüfung. Es werden die englische und deutsche Sprache, Arithmetik, Planimetrie, Stereometrie, Trigonometrie, Physik, Nautik, Seemannschaft und schließlich Maschinen- und Arzneikunde verlangt.

Auch der Schiffer auf kleiner Fahrt und der Küstenschiffer bedürfen eines Befähigungsnachweises, der ihnen die Berechtigung erteilt, Schiffe von einer gewissen Größe in einem begrenzten Gebiete zu führen. Für den Küstenschiffer ist nur eine bestimmte Fahrzeit von 50 Monaten vorgeschrieben, sowie die Ablegung einer mündlichen Prüfung. Auch für die kleine Fahrt genügt Vertrautheit mit den seemännischen Hantierungen, mit dem Lot, mit dem Kompaß, dem Log und dem Gebrauch der Seekarten.

Trotz der vorgeschriebenen Fahrzeit, der zwei Examina und eines eventuellen Dienstjahres könnte wohl an sich eine Beförderung zum Kapitän auch bei unseren Linienreedereien in jüngeren Jahren eintreten. Dem wirken aber andere Momente entgegen. Die Schiffe unserer Linienreedereien sind immer größer geworden. Mit der wachsenden Schiffsgröße hat die Zahl der Offiziersstellen zugenommen. Früher hatte ein Schiff höchstens zwei Steuerleute, heute hat es deren 3—6. Da die Beförderung in erster Linie nach dem Dienstalter erfolgt und die untauglichen Elemente so bald wie möglich ausgeschieden werden, so daß nur ein guter Durchschnitt übrig bleibt, so ist der Weg zum Kapitän bedeutend länger geworden. Hierdurch hat ein Teil der Schiffsoffiziere jegliche Aussicht, Kapitän zu werden, verloren, so daß der Rang eines ersten Offiziers schon als Lebensstellung gilt. Von solchen Lebensstellungen gibt es freilich viel mehr als früher; aber auch der Andrang zu der Laufbahn eines Schiffs-

offiziers ist immer größer geworden. Die Aussichten für den angehenden Schiffsoffizier werden also hierdurch nicht verbessert.

Die Aussichten der Schiffsoffiziere auf Beförderung zum Kapitän sind neuerdings auch dadurch schlechter geworden, daß manche Reedereien bei der Anstellung diejenigen bevorzugen, die auf einem Schulschiff ausgebildet und Reserveoffiziere sind, namentlich beim Post- und Passagierdampfer-Dienst.

Jahrelang war ein starkes Überangebot von Schiffsoffizieren bei den Linienreedereien vorhanden; es betrug zeitweise 50—75 %. In dieser Beziehung haben sich die Verhältnisse neuerdings gebessert[1]). Die für die Seeschiffahrt günstige Konjunktur bedingt eine wesentliche Vergrößerung der einzelnen Flotten und damit eine Vermehrung der Offizierstellen. Man hofft, durch eine Verschärfung der Prüfungsvorschriften den allzu großen Andrang zum Schiffsoffiziersberuf einzuschränken, damit in schlechten Zeiten nicht wieder ein so großes Überangebot vorhanden ist.

In der wilden Fahrt und namentlich in der Ostseereederei liegen die Verhältnisse insoweit günstiger, als sich hier noch Gelegenheit zur Beförderung in jüngeren Jahren bietet, zumal wenn der Bewerber über hinreichende Mittel für eine Kapitalbeteiligung am Reederei-Unternehmen verfügt, da diese bei kleinen Reedereien noch eine wesentliche Rolle spielt. Schulschiffbildung und der Rang eines Reserve-Offiziers sind hier von gar keiner Bedeutung. Ein Überangebot an Schiffsoffizieren ist in diesen Teilen der Schiffahrt nicht vorhanden; es herrscht eher ein Mangel, da die Aussichten für die jungen Leute, die nicht im Besitze der nötigen Barmittel für eine Beteiligung sind, schlecht sind. Außerdem drängt sich alles nach den Linien, wo der Dienst und die Verhältnisse angenehmer sind als in der wilden Fahrt.

Dauer der Kapitänsstellungen. War in früherer Zeit die Beförderung zum Kapitän erfolgt, so pflegte diese Stellung im allgemeinen eine dauernde zu sein. Der Schiffer blieb bei seiner Reederei und führte oft während seiner ganzen Dienstzeit dasselbe Schiff.

Eschels führte das Kommando der Bark „Henricus der Vierde", die den Herren van der Smissen in Altona gehörte, während seiner ganzen Kapitänszeit. Nettelbeck dagegen wechselte häufig Schiff und Reederei; doch dies hatte seine Gründe in den damaligen unruhigen politischen Verhältnissen Preußens.

[1]) Dies wurde vor dem Kriege geschrieben.

Bei den Linienreedereien ist noch gegenwärtig die Kapitänsstellung eine dauernde. Nur wechselt die Führung der einzelnen Schiffe ziemlich oft, da die älteren Kapitäne stets das Kommando der besseren und größeren Schiffe der Flotte ihrer Kompagnie erhalten.

Am Schlusse einer jeden Reise kann der Kapitän zwar ohne Kündigung entlassen werden, was auch nötig ist, um ungeeignete Elemente rechtzeitig abzustoßen. Hat der Kapitän sich aber einmal bewährt, so ist eine solche Entlassung nicht mehr zu befürchten. Immerhin hängt über seinem Haupte noch das Damoklesschwert der Entziehung der Gewerbebefugnis, sofern er sich schwere navigatorische Fehler zu schulden kommen läßt und sich zur Bekleidung des verantwortlichen Postens als Schiffsführer unfähig erweist, was aber auch in der Regel nur unerprobten Kapitänen widerfährt.

In der wilden Fahrt und in der Ostseereederei liegen die Verhältnisse bei größeren Unternehmungen ähnlich. Bei kleineren wird man, wenn der Kapitän finanziell beteiligt ist, geneigt sein, kleinere Verschulden zu übersehen. Sehr ungünstig ist die Lage der Kapitäne bei Reedereien, deren Geschäftsprinzip nicht lauter ist. Diese bauen z. B. einen neuen Dampfer; stellen einen Kapitän gegen Beteiligung am Unternehmen an. Nach einer Reise wird er aus irgendeinem Grunde entlassen und kann nun versuchen, sein Geld wieder zu bekommen. Mit seinem Nachfolger verfährt man ebenso, bis man das für den Neubau nötige Geld zusammengebracht hat. Auf mannigfache andere Arten noch haben Kapitäne ihr Geld verloren. Ich möchte noch ein Beispiel anführen, das nicht von einer gewissen Komik frei ist.

> Ein Kapitän wurde gegen Beteiligung angestellt. Die Reederei erklärte ihm, sie wäre zwar darauf angewiesen, sie sähe es aber nicht gerne, wenn die Eintragung auf den Namen des Kapitäns geschehe, ob nicht der Name eines Verwandten vorgeschoben werden könne, es geschehe ja nur pro forma. Das Geld wurde nun auf den Namen einer Tante des Kapitäns eingetragen. Nach Verlauf eines Jahres sah sich der Kapitän gezwungen, seinen Abschied zu nehmen. Er beanspruchte nun sein Geld: es wurde ihm aber entgegnet, er wäre ja gar nicht beteiligt. Er erwähnte darauf die Eintragung auf den Namen seiner Tante, worauf man ihm erwiderte, daß eine Dame gleichen Namens zwar beteiligt wäre, man könnte sich aber absolut nicht erinnern, daß diese in irgendwelcher Beziehung zum Kapitän und seiner Kapitalbeteiligung stände. Erst nach vielen Unannehmlichkeiten gelang es ihm, sein Geld wieder zu erhalten.

Dies sind allerdings ja nur Ausnahmefälle. Immerhin wurde dieser Gegenstand, da verschiedentlich Kapitäne bei derartigen

Unternehmungen ihr Geld verloren hatten, auf die Tagesordnung des dritten und vierten deutschen Seeschiffahrtstages gesetzt. Man kam jedoch zu dem Resultat, daß gesetzlich keine Abhilfe zu schaffen wäre, man könnte nur durch Aufklärung auf die Kapitäne einwirken[1]).

Bei den meisten Reedereien dieser Art wird im voraus bestimmt, unter welchen Bedingungen die Anteile zurückgezahlt werden:

Die Reederei A. zahlt ihren Kapitänen, wenn diese im Verlauf von 5 Jahren ausscheiden, den ganzen Anteil, der in der Ostsee meist 30 000 M. beträgt, zurück. Nach diesem Zeitraum werden 5 % für Verschlechterung des Schiffes, Amortisation usw. in Abzug gebracht.

III.

Sonstige wirtschaftliche und soziale Verhältnisse.

Urlaubserteilung. Ein Urlaub während der Dienstzeit wurde dem Kapitän früher nicht gewährt. Dafür legten ja aber auch die Schiffe während des Winters auf, so daß die Kapitäne vollauf Zeit hatten, sich ihrer Familie und ihren sonstigen Privatinteressen zu widmen. Manche verbrauchten allerdings im Winterquartier das ganze während der Fahrzeit verdiente Geld. Andere wieder, wie Nettelbeck und Eschels, verschafften sich einen kleinen Nebenverdienst, z. B. durch Abhalten von Steuermannskursen.

Auch jetzt wird im allgemeinen den Kapitänen bei den Linienreedereien kein Urlaub mit Fortbezug des Gehalts gewährt. Die Schiffe sind ja meist nur wenige Tage im Heimatshafen, so daß die Kapitäne nicht für längere Zeit fern sein können. Nur unsere ganz großen Linien pflegen ihre Kapitäne zu beurlauben, jedoch können diese es nicht beanspruchen.

Die Reederei P. beurlaubt ihre Schiffsführer, soweit es der Dienst erlaubt, mit einer Monatsgage von 300 M., während im Dienst das niedrigste Monatseinkommen 500 M. beträgt. — Die Linie L. gewährt im allgemeinen ihren nautischen Angestellten einen jährlichen Urlaub von 8 Tagen bis 4 Wochen, unter Fortbezug der halben Monatsgage.

Andere Reedereien gewähren wiederum ihren Kapitänen gewisse Erleichterungen beim Dienst im Heimatshafen, indem sie nur ver-

---

[1]) Protokoll über die Verhandlungen des 3. u. 4. deutschen Seeschiffahrtstages zu dem Punkte: Kapitalbeteiligung der Kapitäne.

langen, daß er alle zwei Tage im Kontor vorspricht, aber nicht an Bord des Schiffes zu sein braucht. Bei einigen allerdings wird verlangt, daß der Kapitän täglich von morgens 6 Uhr bis abends 6 Uhr an Bord ist. In diesem Falle hat der Kapitän fast keine Zeit, sich seiner Familie und seinen Privatinteressen zu widmen, zumal da es oft ungern gesehen wird, wenn er von Familienangehörigen an Bord Besuch erhält.

Der Verein deutscher Kapitäne und Offiziere hat es sich deswegen zu einer seiner Hauptaufgaben gemacht, nach allgemeiner Einführung eines Urlaubs bei den Reedereien zu streben, wie er den Landangestellten der Gesellschaften stets gewährt wird.

Urlaub ohne Gehalt können die Kapitäne an Land, so viel und so lange sie wollen, bekommen. Bei den Linienreedereien hat sich der Brauch ausgebildet, zu Zeiten schlechter Konjunktur, wo ein großer Teil der Flotte aufliegt, die nautischen Angestellten (Kapitäne, Offiziere und Mannschaften) bis auf weiteres ohne Gehalt zu beurlauben. Einige Gesellschaften entlassen in solchen Zeiten die jüngeren Leute und stellen die älteren mit halbem Gehalt zur Disposition.

Die Reederei L. beurlaubte unter solchen Verhältnissen ihre Kapitäne, zahlte jedoch die Monatsgage weiter. Früher wurde auch noch freie Kost an Bord gewährt. Da dieses jedoch ausgenutzt wurde, indem die ganze Familie des Kapitäns an Bord zu speisen pflegte, so wird heute ein Kostgeld bezahlt. — Als im Jahre 1908 die Verhältnisse sehr schlecht waren für die Seeschiffahrt und infolgedessen viele Schiffe der Reederei P. auflagen, und viele Kapitäne unter Fortbezug des Gehalts mit 300 M. zur Disposition gestellt waren, wurde folgende Maßregel ergriffen: Den älteren Kapitänen wurde ein beliebiger Dampfer angeboten, auch wenn er minderwertig war, lehnten diese ab, so konnten sie ihren Urlaub beibehalten, aber von nun an ohne Gehalt. Die jüngeren Schiffsführer wurden vor die Wahl gestellt, entweder wieder als erster Offizier zu fahren, oder auf unbestimmte Zeit ohne Einkommen beurlaubt zu werden[1]).

In der wilden und in der Ostseefahrt gibt es im allgemeinen keinen Urlaub. Die Kapitäne legen auch wenig Wert darauf, da ja der größte Teil ihres Verdienstes der Gewinnanteil an der Fracht ist. Sie würden sich also sehr schädigen, selbst bei einem Urlaub mit Gehalt. Bei schlechter Konjunktur pflegen auch diese Reedereien meist aufzulegen. Ihre Kapitäne werden dann in der Regel mit Fortbezug ihrer monatlichen Gage zur Verfügung gestellt. Einige Reedereien lassen ihre Schiffe auch in schlechten Zeiten fahren;

[1]) Seefahrt, 8. Jahrg., S. 40 ff.

obwohl kein Ertrag für das Unternehmen erzielt wird, so erhält doch der Korrespondentreeder die Befrachtungsgebühr, der Kapitän seine Gage, die Mannschaft ihre Heuer.

Aussicht auf Landstellungen. Der mit vielen Gefahren und Mühseligkeiten aller Art verknüpfte Seemannsberuf ließ es stets wünschenswert erscheinen, sich in vorgerücktem Lebensalter von der Seefahrt zurückzuziehen und sich nach einer passenden Stellung am Lande umzusehen, wo man sein Brot auf leichtere und gefahrlosere Art verdienen konnte.

In früheren Zeiten hatten sich oft die Kapitäne im Laufe der Fahrzeit durch allerlei Nebenverdienste und Handel ein kleines Vermögen verdient, das ihnen ihr Auskommen ermöglichte. Aber die meisten Kapitäne waren so sehr an Tätigkeit gewöhnt, daß ihnen die Muße eines Rentiers nicht gefiel. Infolgedessen verwandten sie ihr Geld zu geschäftlichen Zwecken, oft wurden sie selbst Reeder.

Eschels kaufte sich, nachdem er einige Jahre an Land geblieben war, ein Schiff, „sammelte dazu Reederei" und ließ es während eines Zeitraumes von 6 Jahren unter seiner Direktion nach Grönland fahren [1]).

Oder die Kapitäne begründeten ein Makler-, Heuer- und Schlafbaasgeschäft oder ein sonstiges kaufmännisches Unternehmen.

Nettelbeck richtete sich im Jahre 1787, als er endgültig die Seefahrt aufgab, eine Bierbrauerei und eine Branntweinbrennerei ein, die ihm ein genügendes Auskommen gewährte [2]). — Nachdem Eschels sich von der Seefahrt zurückgezogen hatte, gründete er in Altona eine Tabakfabrik, die er mit Nutzen betrieb [3]). — Parish, der Vater, war in Hamburg Schiffskapitän. Dann begründete er mit seinem Sohn ein Geschäft in Schiffsmaterialien, das unter der Leitung des letzteren sich zum größten Handelshaus Hamburgs entwickelte [4]).

In kaufmännischen Unternehmungen konnten die Kapitäne früher mit Aussicht auf Erfolg sich betätigen, da sie schon in ihrer Kapitänsstellung, wie wir gesehen haben, viel kaufmännisch tätig gewesen und dabei durchaus auf sich selbst angewiesen waren und sich infolgedessen große Erfahrung und Selbständigkeit in Handelsfragen erworben hatten.

Zuweilen, namentlich an kleineren Plätzen, eröffneten Kapitäne außer Dienst eine Gastwirtschaft, jedoch meist ohne sonderlichen Vorteil, da manche selbst ihre besten Gäste waren. Aber noch

---

[1]) Eschels, S. 366.
[2]) Nettelbeck, S. 329.
[3]) Eschels, S. 334.
[4]) Ehrenberg, Das Haus Parish in Hamburg, S. 3 ff.

mancherlei andere Aussichten boten sich ihnen. Es gab eine größere Anzahl von Vertrauens- und Ehrenstellungen, zu denen man in erster Linie gewesene Kapitäne heranzog.

1787 wurde Nettelbeck zum „Verwandten des Seglerhauses“ aufgenommen: dieses war ein städtisches Kollegium, welches aus fünf Kaufleuten und drei der angesehensten Schiffer bestand und das Seegericht bildete, vor dem alle Sachen in erster Instanz entschieden wurden [1]). Einige Jahre später wurde er von der Regierung in Stettin zum vereidigten Schiffsmesser ernannt [2]) Beides waren Posten, wo seine Erfahrungen als Kapitän von Nutzen waren. In späteren Jahren bekleidete er in Kolberg das Amt eines ersten Stadtverordneten, dann wurde er sogar zum ersten unbesoldeten Ratsherrn erkoren und als solcher bei jeder Neuwahl wieder gewählt [3]) — Nachdem Eschels sich von der Seefahrt zurückgezogen hatte, starb im Jahre 1811 der Dispacheur Magelsen. Als Kurator der Witwe erledigte Eschels die vorkommenden Fälle und wurde dann von der Regierung in Kopenhagen zu Magelsens Nachfolger ernannt [4]).

Auch heute sind die Kapitäne, wenn sie den seemännischen Beruf mit seinen Mühen und Gefahren aufgegeben haben, vielfach kaufmännisch tätig; jedoch haben sich in dieser Beziehung die Verhältnisse verschlechtert. Durch die Umwandlung seiner Funktionen besitzt der Kapitän, insbesondere der einer Linienreederei, nicht mehr die kaufmännische Tüchtigkeit und Erfahrung wie in den früheren Zeiten. Der Kapitän in wilder Fahrt ist in dieser Beziehung besser gestellt, da ihm doch noch ein Rest der früheren Stellung geblieben ist. Manche Kapitäne haben freilich ihr ganzes während der Dienstzeit erspartes Geld bei irgendeiner Unternehmung verloren. Andererseits sind mir auch Fälle bekannt, wo die Schiffsführer mit Erfolg am Lande als Inhaber eines kaufmännischen Unternehmens, sei es eine Fabrik, eine Wäscherei, ein Maklergeschäft, eine Badeanstalt usw. tätig sind; doch in diesen mir bekannten Fällen sind sie fast ausnahmslos aus der wilden Fahrt hervorgegangen.

Es kommt auch heute noch vor, daß sich alte Kapitäne dem Gastwirtsgewerbe widmen, besonders indem sie ein Hotel oder ein Pensionat eröffnen, dem vorzustehen der Führer eines Passagierdampfers sehr geeignet ist durch den Umgang mit den Passagieren an Bord.

---

[1]) Nettelbeck, S. 342.
[2]) Ders. S. 344.
[3]) Ders. S. 440 ff.
[4]) Eschels, S. 351 ff.

Der Kapitän kann ferner in die leitenden Stellungen als Inspektor des Deckdienstes und als Abteilungsdirektor oder sogar als Direktor eines Gesamtunternehmens emporrücken, sowohl bei den Linien-, als auch bei den Tramp- und Ostseereedereien. So ist z. B. der Direktor einer der angesehensten Trampreedereien in Hamburg aus dem Kapitänsstande hervorgegangen. Selbst unsere größten Linien haben unter ihren Direktoren ehemalige Kapitäne.

Auch amtliche und halbamtliche Stellungen werden heute von ehemaligen Kapitänen bekleidet. Unsere gesamten Lotsen rekrutieren sich aus dem Kapitänsstande. Posten wie Schifferalter, Ladungsbesichtiger, nautischer Sachverständiger, Hafenmeister usw. werden mit früheren Kapitänen besetzt.

Wohlfahrts-Einrichtungen. Krankenfürsorge früher und jetzt. Erkrankte in früherer Zeit ein im Dienst befindlicher Schiffer, so war der Reeder gesetzlich nicht zu irgendwelchen Leistungen verpflichtet. Es kam aber — vielleicht häufig — vor, daß er die Kosten der Heilbehandlung entweder freiwillig oder auf Grund privater Abmachungen bestritt.

> Eschels erkrankte heftig am Gallenfieber. Seine Reeder, die Herren van der Smissen, ließen ihn freiwillig auf das beste bis zu seiner völligen Wiederherstellung behandeln und pflegen, ohne irgendwelche Kosten zu scheuen [1]).

Heute ist der Reeder gesetzlich zur Krankenfürsorge für einen Kapitän verpflichtet[2]). Erkrankt der Kapitän oder zieht er sich in Ausübung seines Dienstes eine Verletzung zu, so trägt der Reeder die gesamten Kosten bis zum Ablauf von 26 Wochen. Hierauf wird von der Seeberufsgenossenschaft für den Rest der Dauer der Dienstunfähigkeit eine Invalidenrente bezahlt. Stirbt der Kapitän, so hat der Reeder auch noch die Beerdigungskosten zu tragen.

Unfall- und Altersrenten. Witwen- und Waisenfürsorge. Wenn ein Kapitän in früherer Zeit infolge von Unfall oder Alter seinen Beruf nicht mehr ausüben konnte oder wenn er Frau und Kinder unversorgt hinterließ, so war doch für ihn und seine Hinterbliebenen, wenn auch in bescheidenem Maße, gesorgt, sofern er Mitglied einer Schifferbrüderschaft war. Diese Brüderschaften, von denen einige sehr alt waren, bestehen zum Teil heute noch und wirken segensreich fort. Als Beispiel diene eine Brüderschaft, die „Kasse der Stücke von Achten", die noch heute in Hamburg ihren Sitz hat[3]).

[1]) Eschels, S. 195.

[2]) H.G.B. § 553.

[3]) Vgl. die Geschichte der Kasse der Stücke von Achten, erschienen als Einleitung zu den Statuten derselben.

In Hamburg wurde im Jahre 1492 eine Schifferbrüderschaft gegründet, die in erster Linie dem Seelenheil ihrer Mitglieder diente. Aus ihr gingen zwei Veranstaltungen hervor, die noch heute bestehen. Innerhalb dieser Brüderschaft entstand im Jahre 1535 eine seefahrende Armenbrüderschaft. Sie verfolgte den Zweck, verarmten und erkrankten Seeleuten zu helfen und baute zu diesem Zwecke ein Hospital und Gasthaus, das sog. Seefahrer-Armenhaus. Nach dem Aufhören der Islandfahrt im Jahre 1601 verschmolz die Islandfahrerbrüderschaft mit diesem Armenhaus.

Die zweite Wohlfahrts-Einrichtung, die „Kasse der Stücke von Achten", entstand 1622. Sie diente dazu, Kapitänen und Steuerleuten, die Mitglieder waren, eine Summe als Beihilfe zu den Kosten der Auslösung zu gewähren, wenn sie in die Gefangenschaft der Barbaresken geraten waren, was bei der Zunahme der türkischen und maurischen Seeräuber im Mittelmeer häufig vorkam. Die Kasse hatte ihren Namen von der kastilianischen Münzsorte (Pesos de otte), in der die Beiträge und Leistungen bezahlt wurden. Mit dem Aufhören der Seeräuberei konnte die Kasse nicht mehr ihren Zweck erfüllen. Sie gewährte deshalb den Witwen ihrer Mitglieder jährliche Pensionen. 1774 erbaute sie sich ein Haus mit Freiwohnungen für 25 Schifferwitwen; 1843 wurde sie neu organisiert als eine Pensions- und Unterstützungskasse für die ihr als Mitglieder angehörenden Schiffskapitäne, deren Witwen und unversorgte Kinder, als welche sie noch heute besteht.

Ähnliche alte Einrichtungen gibt es noch an anderen Hafenplätzen.

Das Rostocker „Schiffergelag" mit seiner Sterbe-, Unterstützungs- und Witwenkasse führt seinen Ursprung bis auf das 16. Jahrhundert zurück. — In Stettin ist es die Schifferkompagnie, in Bremen das bekannte „Haus Seefahrt". — Im Emsgebiet finden wir die Emdener Schiffergilde, Klementiner Brüderschaft für Schifferarme u. a. m.

Jetzige Leistungen der alten Körperschaften. Die jetzige freiwillige Versicherung bei den alten Brüderschaften kann auch an einem Beispiel behandelt werden:

Die Brüderschaft Kasse der „Stücke von Achten" verlangt ein Eintrittsgeld von 360 bis 1500 M. je nach dem Alter des Neueintretenden. Ist das Mitglied verheiratet und weniger als 50 Jahre alt, seine Frau aber mehr als 10 Jahre jünger, oder zählt er mehr als 50 Jahre, und besteht zwischen ihm und seiner Frau ein Altersunterschied von mehr als 5 Jahren, so wird für jedes volle Jahr des Unterschieds ein Zuschlag von 72 M. erhoben. Die Höhe des jährlichen Beitrags beträgt 72 M. Dafür wird den Mitgliedern, welche durch einen körperlichen Unfall erwerbsunfähig geworden und bedürftig sind, ohne Rücksicht auf ihr Lebensalter und die Dauer der Mitgliedschaft eine jährliche Pension von 360 M. gezahlt. Dasselbe erhalten diejenigen, die 15 Jahre lang Beiträge geleistet haben, 60 Jahre alt und erwerbsunfähig sind, sofern sie bedürftig sind. Vier Wohnungen im Kassengrundstück müssen auch auf Antrag den älteren bedürftigen Mitgliedern eingeräumt werden. Ist dies nicht möglich, so wird eine jährliche Wohnungsentschädigung von 144 M. bezahlt.

Die Witwen der verstorbenen Brüder erhalten eine jährliche Pension von 360 M. und, soweit der Raum reicht, eine freie Wohnung im Kassengrundstück, oder sonst auch eine jährliche Entschädigung von 144 M. Ein nachgebliebenes Kind erhält bis zum vollendeten 18. Lebensjahre eine jährliche Pension von 180 M. Mehrere Kinder beziehen zusammen 360 M. Stirbt ein Mitglied, so wird der Ehefrau ein Sterbegeld von 108 M. gezahlt [1]).

Außer dieser freiwilligen Versicherung durch die Brüderschaften haben auch noch die verschiedenen Berufsvereine Unterstützungskassen gegründet, deren Leistungen allerdings nur beschränkte sein können. So besteht in Hamburg die Unterstützungskasse des Vereines deutscher Kapitäne und Offiziere:

Es werden der Kasse von dem jährlichen Mitgliedsbeitrage eines jeden Mitglieds 4 M. überwiesen. Stirbt das Mitglied in den ersten 5 Jahren seiner Mitgliedschaft, so erhalten seine Witwe oder Waisen eine einmalige Unterstützung von 500 M. Stirbt ein Mitglied später, so erhalten die Hinterbliebenen für jede vollendeten 5 Jahre der Mitgliedschaft 100 M. mehr.

Heutige Zwangsversicherung. Von größerer Bedeutung ist die Zwangsversicherung, wie sie auch für das Kapitänsgewerbe besteht. Nach der Reichsversicherungsordnung von 1911 unterliegen einer Zwangsversicherung: 1. Krankenversicherung: Kapitäne gemäß § 165 [7], also sofern sie gegen Entgelt angestellt sind (also nicht der Reeder-Kapitän), regelmäßig nicht mehr als 2500 M. Jahresarbeits-Verdienst haben, und sofern nicht die Krankenfürsorgepflicht den Reeder persönlich trifft (H.G.B. 553 f.). Versicherungsrecht gemäß § 176, 178 (4000 M.). 2. Invalidenversicherung: Kapitäne gemäß § 1226 [6], sofern nicht regelmäßiger Jahresarbeitsverdienst mehr als 2000 M. beträgt und sofern sie gegen Entgelt angestellt sind. Recht zur „Selbstversicherung“ bei einem Jahresarbeitsverdienst bis 3000 M. (§ 1243). 3. Unfallversicherung: Kapitäne gemäß § 1046 [1], in gewissen Fällen (bei kleinsten Fahrzeugen) auch als Reeder-Kapitän (§ 1058 f.). Inrechnungstellung des Jahresarbeitsverdienstes bei der Rentenberechnung bis zu 5000 M. (§ 1063). Außerdem unterliegen Kapitäne 4. dem Angestelltenversicherungsgesetz von 1911 (A.V.G. § 1, Ziffer 6), sofern ihr Jahresarbeitsverdienst 5000 M. nicht übersteigt.

Weitere Zwangsversicherungen sind die Pensionskassen unserer großen Linien und Reederei-Vereinigungen. Als Beispiel sei die Pensionskasse der Hamburg-Amerika-Linie angeführt. Das Maximum des versicherungspflichtigen Einkommens beträgt bei

[1]) Vgl. Satzungen d. Kasse d. Stücke von Achten. Hamburg 1905.

der Hapag 7500 M. Als beitragspflichtiges Einkommen gilt das bare Gehalt, garantierte Tantièmen und der Wert der Verpflegung an Bord; diese wird für die Kapitäne mit 1000 M. berechnet.

Für die Pensionskasse müssen die Mitglieder als Eintrittsgeld 2 % von dem beitragspflichtigen Jahresverdienst entrichten. Zu diesem wird ein verschiedener Zuschlag, der den 2—20 fachen jährlichen Beitrag betragen kann, erhoben, je nach dem Altersunterschied zwischen dem Mitgliede und seiner Ehefrau. Als laufenden jährlichen Beitrag haben die Mitglieder 4 % des Jahreseinkommens zu zahlen. Je nach den vollendeten Dienst- und Beitragsjahren wird dann den Mitgliedern eine jährliche Pension bezahlt, die mit 20 % des beitragspflichtigen Einkommens anfängt und bis zur Höhststufe von 50 % steigt. Die Witwenpension ist ähnlichen Schwankungen unterworfen und beträgt 10—25 %. Jeder Halbwaise werden 2—5 % und jeder Ganzwaise 4—10 % des beitragspflichtigen Einkommens gezahlt [1]).

Sonstige Wohlfahrts-Einrichtungen früher und jetzt. Erlitt in früherer Zeit ein Kapitän Schiffbruch und rettete nur das nackte Leben, so fand er in seiner augenblicklichen Notlage am Lande vielfach Unterstützung.

Nettelbeck erzählt uns, daß es in Dünkirchen Brauch war, jedem Seefahrer, der an der dortigen Küste sein Schiff verlor, einen Sou für jede Meile bis nach seiner Heimat als Reisegeld auszuhändigen [2]). — Ebenso existierte auf der Insel Schelling eine Kasse, die schiffbrüchigen Seeleuten eine Unterstützung gewährte [3]).

Derartige Institutionen waren früher notwendig, da schiffbrüchige Seeleute meist außer Stande waren, sich mit ihren Reedereien in Verbindung zu setzen. Dagegen haben sie heute ihre Bedeutung verloren, da der Kapitän sich im Notfall telegraphisch von seinem Reeder Geld anweisen lassen kann.

In neuerer Zeit haben einige Vereine und Reedereien eine Effektenversicherung eingeführt. Bei Verlust der Effekten werden dem Kapitän 1000—1500 M. ausbezahlt.

Der Deutsche Nautische Verein gewährt Kapitänen, die sich vor dem Oberseeamt in Berlin verantworten müssen, bei den Verhandlungen kostenfreien Beistand.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß auf Grund eines im Jahre 1872 erlassenen Gesetzes deutschen Schiffen die Verpflichtung auferlegt worden ist, hilfsbedürftige Seeleute aus dem Auslande mit in die Heimat zu nehmen.

---

[1]) Vgl. Satzungen d. Pensionskasse der Hapag. Hamburg 1904.
[2]) Nettelbeck, S. 41.
[3]) Ders. S. 45.

Soziale Stellung des Kapitäns. Namentlich in den kleineren Hafenplätzen war von jeher der Kapitän eine gewichtige Persönlichkeit. Er hatte eine große Gewalt an Bord; ihm mußte ein großes Vertrauen eingeräumt werden. Er hatte Gelegenheit, fremde Länder und Völker kennen zu lernen. Es war auch stets ein wichtiges Ereignis am Orte, wenn das Schiff unter Kanonendonner nach langer Abwesenheit wieder im Heimatshafen eintraf. Dann bildete der Kapitän naturgemäß den Brennpunkt des Interesses, eine gesuchte Persönlichkeit. Trotz dieser Vorzugsstellung gehörte der Kapitän nicht ohne weiteres zu den gebildeten Kreisen der bürgerlichen Gesellschaft, wie mir allgemein von Fachleuten versichert worden ist, deren Vorfahren seit Generationen dem Kapitänsstande angehörten. Der Kapitän mußte sich erst eine Stellung in der Gesellschaft verschaffen; denn es gab unter ihnen noch viele rohe und ungebildete Elemente, da an die Vor- und Ausbildung der Kapitäne keine besonderen Anforderungen gestellt wurden [1]). Ich erinnere nur an die Schilderungen, die uns Nettelbeck von einigen seiner Kapitäne gibt und an die von ihm beschriebene Kolberger Seegerichtsverhandlung, wo der Kapitän kaum seinen Namen schreiben kann und ihm beim Unterzeichnen des Protokolls eine Brotschnitte aus der Bluse fällt [2]).

Trotz alledem sehen wir, daß in früherer Zeit die Kapitäne mit ihrem Reeder gesellschaftlich verkehrten:

> Eschels wurde am Schlusse einer jeden Reise von seinen Reedern eingeladen. Als der eine Sohn des Hauses seine Hochzeit feierte, gehörte Eschels mit seiner Frau zu den Hochzeitsgästen [3]). — Auf den Dienstempfangsabenden der Hamburger Kaufmanns- und Reederfamilie Hertz verkehrten Kaufleute, Juristen, Künstler, Gelehrte und Seeleute bunt durcheinander. Spanier mit blitzenden Augen, derbe, wettergebräunte Kapitäne mit Ringen in den Ohren wechselten mit modischen überseeischen Dandys [4]).

Dieser Verkehr wurde vor allen Dingen wegen der Vertrauensstellung, die dem Kapitän eingeräumt werden mußte, gepflogen. Durch diese engeren Beziehungen mit dem Kapitän auf Grund familiärer Zusammenkünfte, war es dem Reeder möglich, einen genaueren Einblick in den Charakter des Kapitäns zu gewinnen und dessen Vertrauenswürdigkeit zu prüfen.

Hatte sich nun der Kapitän auf Grund seiner Persönlichkeit den Eintritt in die gebildeten Kreise verschafft, so wurde er all-

[1]) Vgl. oben S. 78ff.
[2]) Vgl. oben S. 79.
[3]) Eschels, S. 340.
[4]) Hertz, S. 32.

gemein dem Kaufmannsstande zugerechnet, um so mehr, als die Kapitäne, die an Land blieben, häufig Kaufmann oder Reeder wurden. Waren diese Kapitäne an Land geeignete Persönlichkeiten, so wurden ihnen mancherlei Ehren- und Vertrauensämter anvertraut. Nettelbeck wurde Beisitzer des Seegerichts und später sogar Ratsherr. Eschels wurde von der Königlich Dänischen Regierung zum vereidigten „Dispacheur" in Altona ernannt.

Heute hat nun, wie wir gesehen haben, einerseits die Stellung des Kapitäns in den Funktionen eine Einbuße erlitten, andererseits aber bewegt sich nun seine soziale Stellung in aufsteigender Linie [1]).

Der Kapitän gehört heute einem privilegierten Stande an, da er für die Ausübung seines Berufes einen Befähigungsnachweis ablegen muß, den er erst nach Ablegung zweier Examina erwerben kann. Der Befähigungsnachweis zum Seesteuermann erteilt die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen-Dienst in der Kaiserlichen Marine. Bei genügender Qualifikation steht der Beförderung zum Reserveoffizier nichts im Wege.

Trotzdem hat der Kapitänsstand nicht überall das gleiche Ansehen. Der Binnenländer schätzt aus Unkenntnis der Verhältnisse häufig die Stellung des Kapitäns viel zu niedrig ein. An der „Wasserkante" wird ein Unterschied gemacht zwischen einem Kapitän einer Linienreederei, insbesondere eines Post- und Schnelldampfers und dem Kapitän eines Tramp- und Ostseedampfers. Es werden hierüber von den in wilder Fahrt befindlichen Kapitänen sehr häufig Klagen erhoben mit dem Hinweis, daß ihr Dienst viel schwieriger ist. Auf den kleinen Schiffen, nur mit der allernötigsten Mannschaft und Offizieren versehen, alle möglichen Häfen anlaufend, sind sie den Gefahren der Elemente in weit höherem Maße ausgesetzt; es werden infolgedessen an ihren Dienst oft größere Anforderungen gestellt, als beim Linienkapitän, der einen großen Dampfer kommandiert, eine hinreichende Zahl von Offizieren und genügende Mannschaft an Bord hat und für längere Zeit immer dieselben Fahrten macht.

Der Grund der verschiedenartigen Beurteilung liegt eben in den verschiedenartigen Dienstverhältnissen. Der Kapitän eines Liniendampfers ist schon durch seinen Dienst gezwungen, sich gesellschaftliche Bildung und Schliff anzueignen, wenn er sie nicht etwa von Hause aus mitbekommen hat, da er mit allen Gesellschafts-

[1]) Vgl. Wüstendörfer, S. 43f.

kreisen, mit höchsten und allerhöchsten Persönlichkeiten zusammenkommt, die ihn alle in seiner Tätigkeit und Persönlichkeit kennen und würdigen lernen. Es kommt bei größeren Linien häufig vor, daß Besuche und Empfänge von Fürstlichkeiten stattfinden. Bei diesen Anlässen werden stets einige Kapitäne hinzugezogen und mit zur Tafel eingeladen. Es wird deswegen bei der Beförderung auf Umgangsformen und Bildung gesehen, wenn auch letzten Endes natürlich die nautischen Fähigkeiten den Ausschlag geben. Diesen Kapitänen wird man ohne weiteres eine ausgezeichnete Stellung in der Gesellschaft einräumen. Die jüngeren Kapitäne sind außerdem meist Reserveoffiziere, die die Berechtigung haben, das „Eiserne Kreuz“ in der Reichshandelsflagge zu führen.

Als seinerzeit den Reserveoffizieren der Kaiserlichen Marine das „Eiserne Kreuz“ verliehen wurde, wurden Klagen laut, daß durch dieses äußere Kennzeichen ein Kapitänsstand erster und zweiter Klasse geschaffen würde, und es wäre leicht möglich, daß jene bei der Beförderung bevorzugt würden. Das entscheidende Moment solle nicht der Reserveoffizier, sondern der Nautiker sein. Die Reedereien selbst, die in Betracht kämen, Reserveoffiziere zu bevorzugen, lehnen diesen Vorwurf ab. Von anderer Seite wurde mir mitgeteilt, daß für gewisse Dampferkategorien Bevorzugungen der Reserveoffiziere noch vorkämen. Die Schulschiffausbildung spielt dagegen noch keine Rolle, da sie noch zu jungem Datums ist.

Der Kapitän in wilder Fahrt braucht, trotz desselben Befähigungsnachweises, auf Grund seiner ganzen Stellung nicht die Bildung und die Umgangsformen wie seine in der Linienfahrt beschäftigten Kollegen. Er muß auch oft selbst mit Hand anlegen und arbeiten, so daß er sich äußerlich oft nicht viel von der Mannschaft unterscheidet. Der Reserveoffizier spielt hier keine Rolle.

Ein weiteres entscheidendes Moment der verschiedenartigen Beurteilung liegt in den Einkommensverhältnissen. Die Einkommenssätze der Kapitäne bei den Linienreedereien sind ja, wie wir gesehen haben, wesentlich höher als bei den Kapitänen in wilder Fahrt; wenn letztere auch zuweilen bei günstigen Frachten hohe Einnahmen haben können, so kann es doch oft vorkommen, daß bei schlechten Konjunkturen der Kapitän lediglich auf seine Monatsgage angewiesen ist, die meist nur gering ist; es wird deswegen auch von den in wilder Fahrt beschäftigten Kapitänen die Forderung nach einem festen auskömmlichen Gehalt aufgestellt.

Ein gesellschaftlicher Verkehr mit dem Reeder, der ein entscheidendes Moment für die verschiedene Beurteilung der sozialen Stellung bilden könnte, findet dagegen sowohl bei der wilden Fahrt als auch bei der Linienreederei mit wenigen Ausnahmen nicht statt.

Der vor kurzem verstorbene Generaldirektor einer unserer größten Reedereien pflegte stets seine Kapitäne nach glücklich vollendeter Reise mit ihren Frauen zum Mittagessen einzuladen und sich dann mit ihnen über die Reise, ihren Beruf usw. zu unterhalten, um hierdurch einen Einblick in die Persönlichkeit des Kapitäns zu bekommen. Von seinem Nachfolger jedoch ist diese Sitte nicht übernommen worden. — Aus einem Teil des mir zur Verfügung stehenden Materials über die wilde Fahrt findet man, daß zwischen dem Reeder und seinem Schiffsführer in der ganzen Korrespondenz ein freundschaftlicher, herzlicher Ton herrscht. Der erstere nimmt teil an dem Wohlergehen der Kapitäne und erkundigt sich nach ihren Familien und fordert sie auf, ihn im Heimatshafen mit der Frau zu besuchen. An anderer Stelle äußert der Reeder seine Freude darüber, daß die Frau eines Kapitäns ihn besucht habe.

Dies sind aber eben, wie schon gesagt, Ausnahmen. Der persönliche Verkehr hat auch nicht mehr die wirtschaftliche Bedeutung wie in früherer Zeit, da die erforderliche Fühlung mit dem Kapitän, die Kenntnis seines Charakters jetzt auf andere Weise erreicht werden kann. So berichten namentlich die Inspektoren, die fast überall als Zwischenglieder zwischen dem Kapitän und Reeder eingeschoben worden sind, über den Kapitän und urteilen über seine Fähigkeiten und Persönlichkeit.

Die Ansprüche, die an die allgemeine Bildung und an das Wissen der Kapitäne bei den Prüfungen gestellt werden, entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen, so daß die Kapitäne selbst an ihrer Bildung arbeiten müssen, wenn sie eine Stellung in der Gesellschaft einnehmen wollen. Da nun, wie wir gesehen haben, Bildung und Umgangsformen nicht in dem Maße von dem Kapitän in wilder Fahrt verlangt werden, wie von dem Führer eines Passagierdampfers, so ist es begreiflich, daß die ersteren aus freien Stücken nicht viel in dieser Richtung sich bemühen, wenn sie nicht besonders strebsam sind. Deshalb tritt der Verein deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine energisch für eine Verschärfung der bestehenden Prüfungsvorschriften ein und hat sich auf den deutschen Schiffahrtstagen dafür ausgesprochen. Dieser Wunsch war ein so allgemeiner, daß voraussichtlich in nächster Zeit erheblich höhere Anforderungen in den Prüfungen an die Examinanden gestellt werden dürften.

Organisationen der Kapitäne für Hebung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Lage. In alter Zeit existierten keine derartigen Vereinigungen. Es bestanden zwar die Schifferbrüderschaften; diese dienten aber in erster Linie dem Seelenheil ihrer Mitglieder. Erst allmählich entwickelten sich in ihnen Wohlfahrtseinrichtungen, doch mit der wirtschaftlichen Lage der Kapitäne und deren Standesinteressen befaßten sie sich nicht.

Auch die in neuerer Zeit entstandenen Seeschiffervereine beschäftigten sich lediglich mit technischen Fragen und vermieden es, durch Erörterung von Existenzfragen ihrer fahrenden Mitglieder die Möglichkeit eines Einflusses auf die wirtschaftliche Lage der Kapitäne zu gewinnen.

Erst in neuester Zeit scheint sich das zu ändern. Am 14. November 1881 wurde in Hamburg ein Seeschiffer-Verein ins Leben gerufen, der zu Anfang aus 12 Kapitänen und einem Beamten der Seewarte bestand; heute zählt dieser Verein über 700 Mitglieder. Mitglied des Vereins konnte jeder werden, der die Schifferprüfung für große Fahrt abgelegt und mindestens eine Reise als Schiffsführer eines deutschen Kauffahrteischiffes gemacht hatte. Diese Bestimmung wurde im Jahre 1906 dahin geändert, daß ordentliches Mitglied jeder werden kann, der das Examen als Schiffer auf großer Fahrt bestanden und mindestens eine Reise als Steuermann oder Schiffsführer auf einem deutschen Kauffahrteischiffe gemacht hat oder als deutscher Navigationslehrer tätig ist.

Auch an anderen Plätzen bestanden derartige Seeschiffer-Vereine. Es wurde deswegen vom Hamburger Verein ein Zusammenschluß aller bestehenden Vereine eifrig befürwortet. Im Jahre 1894 traten der Bremerhavener, Flensburger, Lübecker, Stettiner und Hamburger Verein zu einem Verbande deutscher Seeschiffer-Vereine zusammen, dessen Geschäftsführung bei dem Hamburger Verein liegt. Im Jahre 1902 traten der Verein deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine zu Danzig und im Jahre 1904 der Verein deutscher Schiffer auf kleiner Fahrt zu Hamburg ebenfalls diesem Verbande als Mitglieder bei.

Zweck des Verbandes und der einzelnen Vereine war Förderung der Interessen des Standes der Seeschiffer im besonderen und der Seeschiffahrt im allgemeinen. So traten die Vereine eifrig für viele Fachfragen ein in bezug auf die Ausbildung des Nachwuchses: Ruderkommando, Befeuerung von Flüssen usw. Das Streben der Seeberufs-Genossenschaft nach Einführung einer Invaliden-, Witwen-

und Waisen-Versicherungskasse wurde eifrigst unterstützt und führte im Jahre 1906 zum Ziele. Mit eigentlichen wirtschaftlichen Fragen befaßten sich die Vereine noch nicht. Im Jahre 1913 hat der Hamburger Verein jedoch dies Prinzip zum erstenmal durchbrochen, indem er eine Eingabe an den Zentralverein deutscher Reeder richtete und ihn ersuchte, auf die Mitglieder dahin einzuwirken, daß das Einkommen für die Führer einer großen Anzahl von Seeschiffen günstiger gestaltet würde. Diesem Gesuch ist eine wohlwollende Prüfung zugesagt worden.

Der Hamburger Verein deutscher Seeschiffer unterhält verschiedene Wohlfahrtseinrichtungen. So gründete er im Jahre 1882 eine Unterstützungskasse, die später in einen Unterstützungsfonds, der sich aus freiwilligen Beiträgen und der Hälfte des Überschusses des Vereinsetats zusammensetzte, umgewandelt worden ist. Im Jahre 1905 wurde ein Stellungsnachweis errichtet.

In den 90er Jahren wurde eifrigst die Frage über die Errichtung eines eigenen Hauses erörtert, die im Jahre 1912 ihre Lösung fand dadurch, daß der verstorbene Hamburger Reeder und Großkaufmann Woermann dem Verein seine prächtige an der Alster gelegene Villa zwecks Ausgestaltung zu einem Schifferhaus vermachte.

Für wirtschaftliche Interessenvertretung waren schon vorher die Vereine Hamburger Seesteuerleute und deutscher Steuerleute begründet worden, und aus ihnen war im Jahre 1900 der Verein deutscher Kapitäne und Offiziere der Handelsmarine in Hamburg entstanden. Einige Jahre später, als die weit über 1000 zählenden Mitglieder sich auf alle Reedereien und Hafenstädte verteilten, wurde der Zusatz „Hamburg“ gestrichen; aber der Sitz des Vereins blieb Hamburg. Die weite Verbreitung brachte es mit sich, daß Nebenstellen wie in Stettin und Hongkong gegründet wurden.

Im Jahre 1906 zählte der Verein 285 Kapitäne, 1617 aktive Schiffsoffiziere und 115 Landmitglieder, d. h. Kapitäne und Offiziere, die aus irgendeinem Grunde dem Dienst an Bord den Rücken gekehrt haben. Damit gehörte etwa ein Drittel aller deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere dem Verein an. Dieser Verein beschäftigte sich nun in erster Linie mit Wirtschafts- und Standesfragen seiner Mitglieder. Er ist hierbei zu wiederholten Malen mit den Reedereien in Konflikt geraten. Wenn auch seine Mitarbeit im Deutschen Nautischen Verein wohl als Beweis dafür angesehen werden kann, daß die Allgemeinheit der Reeder den Bestrebungen

des Vereins nicht schroff ablehnend gegenüber steht, so hatte er doch mit den Bremer Reedern und vor allen Dingen mit den Hamburgern verschiedentlich ernste Zwistigkeiten.

Der erste offene und ernste Konflikt zwischen dem Verein und den Hamburger Reedern entstand im Jahre 1900, als ersterer sich um die Erhöhung der Gagen seiner Mitglieder bemühte. Damals wurden die Kapitäne und Offiziere von verschiedenen Reedereien vor die Wahl gestellt, entweder sofort aus dem Verein auszutreten oder entlassen zu werden. Viele Mitglieder traten daraufhin aus. In den nächsten Jahren erholte sich der Verein wieder und umfaßte eine immer größere Mitgliederzahl, als im Jahre 1906 ein neuer Zusammenstoß erfolgte.

Der Verein beschäftigte sich damals mit Erhebungen über die Einkommensverhältnisse der Kapitäne und Schiffsoffiziere und über deren Wohnungsverhältnisse an Bord. Diesem Beginnen setzten die Reedereien Widerstand entgegen. Dazu kam noch, daß auf die Klage des Vereins gegen zwei Reedereien diese wegen unwahrer Behauptungen zu einer Geldstrafe verurteilt wurden. Das trug natürlich auch nicht dazu bei, die Verhältnisse zu bessern. Als nun schließlich der Verein eine Resolution faßte, in der er sich gegen die leichtfertige Gefährdung der Sicherheit auf See wandte, da entbrannte der Kampf aufs neue. Den Hamburger Reedern schloß sich dieses Mal ein großer Teil auswärtiger Reeder an. Diese Reedereien legten ihren Angestellten einen Revers vor, auf dem sie unter Androhung sofortiger Entlassung die Verpflichtung unterschreiben sollten, aus dem Verein auszutreten und ihm nie wieder anzugehören. Gleich am ersten Tage wurden zahlreiche Unterschriften verweigert und daraufhin von den Reedern die betreffenden Offiziere entlassen. Der Verein nahm nun den Kampf auf, um den entlassenen Schiffsoffizieren wieder zu ihren Stellungen zu verhelfen. Doch er konnte sich nicht mit Erfolg gegen seine Gegner wehren, da diese für ihn zu mächtig waren. Der Kampf endete infolgedessen für ihn mit einer Niederlage. Er hat dem Verein große Opfer gekostet und viele Wunden geschlagen, aber er ist nicht dadurch vernichtet worden. In den nächsten Jahren befleißigte er sich einer vorsichtigen Zurückhaltung, ohne sein Ziel, für die wirtschaftliche Lage seiner Mitglieder einzutreten, aus dem Auge zu verlieren, so daß er heute neu gekräftigt in friedlichem Einvernehmen mit den Reedereien steht. Augenblicklich tritt er energisch, wie wir gesehen haben,

für eine Verschärfung der Zulassungsbedingungen für die höhere nautische Laufbahn ein und findet hierbei volles Verständnis und Unterstützung bei den meisten Reedereien. Im März 1910 wurde von den Reedern der erwähnte Revers wieder aufgehoben.

Für seine Mitglieder hat er ferner, wie wir schon oben gesehen haben, eine Hinterbliebenen-Versorgung und Effektenversicherung eingerichtet. Auch besitzt er eine eigene für die Mitglieder kostenlose Stellenvermittlung. Die Zusammengehörigkeit und das Interesse der Berufsgenossen sucht der Verein in erster Linie auch durch eine Zeitschrift, die „Seefahrt", zu heben.

Ergebnisse.

Wer Veränderungen in den Verhältnissen, in der Lebenslage einer Volksgruppe, eines Berufsstandes erklären will, der muß zunächst danach fragen, welche Veränderungen in ihren Leistungen erfolgt sind; denn die Verteilung des Produktionsertrages steht immer im engsten Zusammenhange mit dem Zustand der Arbeitsteilung, und ein Problem der Arbeitsteilung ist es, mit dem wir es hier zu tun haben.

Bisher fehlte noch ein einigermaßen genauer und vollständiger Vergleich zwischen den früheren und den jetzigen Funktionen des Kapitäns. Daher erlangten wir auch kein zutreffendes Urteil über die Ursachen der Veränderungen in der Lage des Schifferberufes.

Mit dem Schlagwort „kapitalistisch" kann man hier so wenig auskommen, wie auf anderen Gebieten, obwohl schon die Partner der Reederei, wie die Aktionäre der heutigen Aktien-Gesellschaft, deren Hauptquelle die ältere Reederei gewesen ist, als solche in der Tat nur Kapitalisten sind. Ihre Hauptfunktion, ihre einzige bei der heutigen Aktiengesellschaft (abgesehen von den Sonderaufgaben der Großaktionäre im Verwaltungsrat), ist die Kapitalhergabe bei Begründung des Unternehmens[1]). Aber wird die Entwicklung richtig charakterisiert, wenn man sie bezeichnet als eine Verdrängung der Personalgenossenschaft durch die Kapitalgesellschaft, des genossenschaftlichen Kleinbetriebs durch den kapitalistischen Großbetrieb? So wird die Veränderung bisher durch-

[1]) Literaturnachweise im Archiv Bd. III, 393.

weg bezeichnet. Haben die Kapitalisten in der Tat jetzt das Heft in Händen wie ehemals die Schiffsgenossen, der Schiffer mit seiner Mannschaft? Schließlich kommt es doch gerade darauf an, wie die Leistungen verteilt sind.

Kapitalbeschaffung. Bei der Einzelreederei wurde das Kapital beschafft durch einen Kaufmann auf Grund seines persönlichen Vertrauens zu einem tüchtigen Mann, dem er das Schiff übergeben wollte. („Wenn ich einen tatkräftigen Mann weiß, baue ich ihm ein Schiff"). Bei der Partenreederei ließ sich derjenige, welcher Kapitän werden wollte, von einem ihm befreundeten Kaufmann „eine Missive geben" und beschaffte dann selbst das Kapital in Gemeinschaft mit Verwandten, mit Freunden, mit Lieferanten für den Schiffsbau. Das war offenbar ursprünglich die Regel, die Kapitalbeschaffung durch den Korrespondentreeder etwas Späteres; daß dieser durch Unterzeichnung der Missive mitwirkte, war ein Übergang aus dem ursprünglichen zum späteren Verhältnis.

Hier sind folgende wesentliche Erfordernisse des früheren Zustands zu unterscheiden:

1. Das überwiegende Interesse des für die Führung eines Schiffes reifen Nautikers, der Schiffer werden wollte, es aber nur werden konnte, wenn das für den Bau eines Schiffes erforderliche Kapital beschafft wurde.

2. Zu dem Zwecke wendete er sich an einen ihm befreundeten Kaufmann. Hatte dieser schon für sich allein genug Interesse am Bau eines Schiffes und genug Kapital, so ließ er das Schiff für den Nautiker bauen. Sonst gab er diesen einen Zeichnungsbogen und überließ ihm die Kapitalbeschaffung; sie wurde nun mit Hilfe von dritten Personen ausgeführt, die Interesse und Kapital besaßen; das Interesse konnte ausschließlich ein Erwerbsinteresse sein, wie bei den Lieferanten für den Schiffsbau, oder ein Familieninteresse, wie bei den Verwandten des Kapitäns; es konnte auch aus beiden Bestandteilen gemischt sein.

3. Stets aber mußte persönliches Vertrauen der Kapital-Lieferanten zum Nautiker vorhanden sein; sonst kam in der Regel nichts zustande.

In der Gegenwart ist der Nautiker bei der Kapitalbeschaffung ganz ausgeschaltet; diese liegt in den Händen kaufmännisch geschulter Unternehmer. Der Einzelreeder beschafft sich das Kapital, soweit er nicht selbst darüber verfügt, auf Grund seines Kredits und zwar nicht mehr für einen bestimmten Kapitän, er denkt an

diesen erst später. In der Partenreederei ist die Kapitalbeschaffung Sache des Korrespondentreeders, in der Aktiengesellschaft Sache der Gründer. Danach ergeben sich folgende wesentliche Bestandteile des jetzigen Zustands:

1. Das überwiegende Interesse für die Kapitalbeschaffung liegt auf seiten des kaufmännisch geschulten Unternehmers, der Unternehmerlohn und Spekulationsgewinn einzuheimsen hofft.

2. Der Unternehmer, soweit er nicht selbst über das erforderliche Kapital verfügt, wendet sich an kleinere oder große Kreise; indem er ihnen Anteil am Unternehmerlohn und Spekulationsgewinn in Aussicht stellt, veranlaßt er sie zur Hergabe von Kapital.

3. Die Kapitalisten müssen Vertrauen haben in die geschäftliche Tüchtigkeit des Unternehmers; sonst kommt nichts zustande.

Wenn wir nunmehr den Ursachen dieser Veränderung nachgehen wollen, so fällt uns zunächst wieder auf, wie lange sich die uralte Vereinigung von Schiffer und Reeder noch erhalten hat, obwohl doch die Partenreederei schon im Mittelalter, das Schiffahrts-Unternehmen auf Aktien schon im Zeitalter der Entdeckungen entstanden ist, obwohl ferner die Partenreederei schon längst im Korrespondentreeder ein Organ besaß, das durch kaufmännische Schulung für die Kapitalbeschaffung nach jetzigen Vorstellungen weit geeigneter war als der Schiffer. Warum behielt dieses trotzdem auch bei der Kapitalbeschaffung noch immer oft die wichtigste Aufgabe?

An kühnem Unternehmungsgeiste fehlte es schon in der Urzeit auch zur See wahrlich nicht. Aber die Schiffe waren noch klein, die Nautik war noch schwach entwickelt, die Seegefahr noch sehr groß. Von den Verhältnissen in den Ländern jenseits der See wußte man wenig oder gar nichts, die Verbindungen mit ihnen waren außerordentlich selten. Von diesen Zuständen haben sich starke Reste bis zur Entstehung der Dampfschiffahrt und des Telegraphen erhalten. Daher war es durchaus Sache des persönlichen Vertrauens zum Schiffer und eines ganz besonderen Interesses am Bau des Schiffes, Kapital dafür herzugeben. Dies war auch eine außerordentliche, sehr gewagte, keine alltägliche Sache. Aber eine Entwicklung über diesen Zustand hinaus setzte schon im Mittelalter ein, vor allem zur Zeit der Kreuzzüge in den Mittelmeerstädten (Venedig, Amalfi usw.), wo die Verdichtung der Handel und Gewerbe treibenden Bevölkerung und der Luxus, d. h. die qualitative Differenzierung und Verfeinerung der Bedürfnisse den Unternehmungs-

geist zu einer stetigeren berufsmäßigen Betätigung anreizten. Die Schiffe wurden größer, die Nautik verbesserte sich, ebenso der Nachrichtenverkehr; es wurde mehr Kapital nötig für die Schiffahrt, und es fanden sich leichter Personen, die es hergaben, ohne selbst mitzufahren. Hierdurch entstand, neben anderen Verkehrs-Instituten, auch die Partenreederei. Ganz ähnlich bildete sich im Zeitalter der Entdeckungen in den Seestaaten, zunächst in den Niederlanden und England, für den Verkehr mit den Kolonien das Schiffahrts-Unternehmen auf Aktien. Es bildete sich für diese und andere Zwecke eine neue Art des Kapitalverkehrs (Börsenwesen), eine berufsmäßige Spekulation, vor allem der neuzeitliche Berufsunternehmer, der Gründer und Leiter großer Unternehmungen mit seinen spekulativen, organisatorischen, kaufmännischen Aufgaben, mit seinem besonderen Unternehmerlohn.

Dem Kapitän war die Beschaffung so großer Kapitalien, wie sie heutzutage erforderlich sind, ganz unmöglich. Mit Einführung der Dampfschiffahrt im Laufe des 19. Jahrhunderts breitete sich die neuere für die größten Schiffahrts-Unternehmungen längst bestehende Verkehrstechnik auf den übrigen Verkehr aus, namentlich auf die neue entstehende regelmäßige Linienfahrt. Dabei wirkte aber auch die Besserung des Nachrichtenverkehrs mit, besonders die Entstehung des Telegraphen, die dem Reeder ermöglichte, jederzeit leicht über das Schiff zu verfügen. Dadurch wurden die kaufmännischen Funktionen des Kapitäns meist überflüssig, und dieser brauchte deshalb nicht mitzureeden. Auch sein Interesse an der Kapitalbeschaffung schwand, weil seine Beförderung zum Kapitän nicht mehr davon, sondern von einem bestimmten Bildungsgange abhängt, der durch die heutige Nautik, oft auch noch durch sonstige Dienstpflichten (Passagierverkehr!) erfordert wird.

Endlich noch eins: Sobald die Personalunion des Schiffers und des Reeders nicht mehr nötig ist, müssen die aus ihr erwachsenden schädlichen Interessen-Gegensätze gegenüber den anderen Reedern, die früh schon die Einsetzung besonderer Kontroll-Organe der Reederei, des Schiffsschreibers, des Korrespondentreeders, erfordert hatten, zur Lösung jener Personalunion führen. Die Reedereien mit der stärksten Beteiligung des Kapitäns und der Bauhandwerker bei der Kapitalbeschaffung waren geradezu berüchtigt wegen ihrer Übervorteilung der übrigen Reeder, und diese Reedereien litten oft dauernd unter den betrügerischen Vorgängen bei ihrer Entstehung.

Nur in der kleinsten Küstenfahrt (auch bei Flußschiffen) sind Schiffer und Reeder noch meist identisch, weil so kleine Betriebe überhaupt keine Arbeitsteilung erfordern und zulassen. Eine Beteiligung des Kapitäns am Reedereikapital findet auch in der wilden Fahrt noch oft statt. Aber seine entscheidende Mitwirkung bei der Kapitalbeschaffung ist selbst dort ausgeschaltet, wo sich seine älteren umfassenden Funktionen im Schiffahrts-Betriebe ausnahmsweise noch erhalten haben.

Betriebs-Funktionen des Kapitäns. Der neuzeitliche Schiffahrtsbetrieb hat seine am meisten ausgeprägte Eigenart, seine höchste Entwicklung in der großen überseeischen Linienfahrt erlangt. Sie wird gekennzeichnet durch stärkste Schnelligkeit und Normalisierung des Betriebes, durch besondere Größe der Schiffe und der ganzen Unternehmungen. In der kleinen Linienfahrt (z. B. in der Ostsee) sind Schnelligkeit und Schiffsgröße geringer, in der wilden Fahrt fehlt vor allem die Normalisierung des Betriebes, in der Segelschiffahrt, abgesehen von den größten Segelschiffen, sind alle die erwähnten Eigentümlichkeiten noch verhältnismäßig schwach entwickelt. Während die Betriebsfunktionen des Kapitäns in der großen überseeischen Linienfahrt ihren früheren Umfang schon vollständig verloren haben, sind davon in den übrigen Teilen des Seeverkehrs noch mehr oder weniger bedeutende Reste erhalten, obwohl ein weiterer wesentlicher Entwicklungsfaktor, die Besserung des Nachrichtenverkehrs, der ganzen Seeschiffahrt zugute gekommen ist. Dieses Nebeneinander verschiedener Entwicklungsstufen ermöglicht, die verschiedene Bedeutung der einzelnen Entwicklungsfaktoren etwas klarer als bisher zu erfassen.

Am schärfsten ist der Gegensatz zwischen den früheren und den jetzigen Funktionen des Kapitäns bei den Frachtabschlüssen in fremden Häfen entwickelt, also bei einer rein kaufmännischen Funktion; aber nur in der Linienfahrt ist sie völlig, in der wilden Fahrt größtenteils verschwunden; in entfernten, weniger bekannten Häfen ist von ihr noch ein Teil erhalten, trotzdem der Reeder stets telegraphisch verfügen kann. Im Heimathafen dagegen hat der Reeder von jeher die Frachtabschlüsse, wie auch die sonstigen kaufmännischen Geschäfte besorgt, ein sicheres Zeichen dafür, daß dies zu seinen normalen Funktionen gehört, nicht zu denen des Kapitäns.

Umgekehrt ist die Führung des Schiffes, eine rein nautische Aufgabe, stets Sache des Schiffers gewesen, und hierin hat sich

nichts geändert. Vielmehr hat sich darauf, trotz aller Verbesserungen der Nautik, welche die Seegefahr so außerordentlich verringert haben, die Tätigkeit des Schiffers immer mehr konzentriert, je größer und wertvoller die Schiffe geworden sind, je mehr Passagiere sie aufnehmen, je verwickelter der Organismus des Schiffes geworden ist (z. B. Gegensatz zwischen Deck und Maschine, Eigenschaft des Passagierdampfers als Luxus-Hotel), je mehr es neben der Sicherheit auch auf Schnelligkeit der Fahrt ankommt. Zwischen den beiden letzterwähnten Pflichten sind schwer vereinbare Gegensätze entstanden. Alle derartigen Erschwerungen der Hauptaufgabe des Kapitäns sind am schärfsten entwickelt in der großen Linienfahrt, wo deshalb die Konzentration auf diese Aufgaben am nötigsten ist. Aber auch auf anderen größeren Dampfschiffen ist das mehr oder minder der Fall.

Zwischen den rein kaufmännischen und den rein nautischen Aufgaben des Kapitäns stehen die übrigen, die teils den ersteren, teils den letzteren verwandt sind. Bei jenen hat sich mehr, bei diesen weniger gegen früher verändert, tatsächlich, nicht rechtlich. Wir unterscheiden die beiden Pflichtenkreise des Kapitäns als mehr kaufmännische und mehr nautische Aufgaben.

Zu den mehr kaufmännischen Aufgaben gehören alle, welche sich auf das Frachtgeschäft beziehen: das Löschen, Laden, Stauen, die Güterkontrolle, das Einkassieren von Frachtgeldern in fremden Häfen u. dgl., auch die Ausrüstung und Verproviantierung der Schiffe. Diese Dinge werden teils von eigenen Berufen besorgt (Stauern, Talleyleuten, Maklern usw.), teils gehören sie zum Geschäftsbereiche der Reedereien; bei den großen Linien bestehen dafür meist besondere Abteilungen, und im Ausland unterhalten die Schiffahrtsgesellschaften für diese und andere Aufgaben eigene Agenten. Was insbesondere die Güterbehandlung betrifft, so kann der Kapitän bei dem heutigen Schnellbetriebe überhaupt keinen Einfluß auf die Art des Löschens, Ladens, Stauens usw. mehr ausüben. Wenn trotzdem das Deutsche Handelsgesetzbuch die Haftung des Kapitäns auch für diese Arbeiten aufrecht erhält, nicht nur gegenüber dem Reeder, sondern sogar gegenüber Dritten, so liegt darin eine völlige Verkennung der jetzigen Verhältnisse. Der Kapitän kann nicht mehr für Tätigkeiten haften, die seiner Einwirkung längst entzogen sind. Nur wo Zeit noch nicht derart Geld ist, wie beim größten Teil des heutigen Verkehrs, da läßt sich eine Haftung des Kapitäns ausnahmsweise noch rechtfertigen; aber

als Regel läßt sie sich bei diesen Arbeiten, die im Hafen sich vollziehen, schwerlich aufrecht erhalten [1]).

Anders steht es mit den mehr nautischen Funktionen des Kapitäns. Zu ihnen gehört in erster Linie die oberste Sorge und Verantwortlichkeit für alles, was auf und mit dem Schiff während der Fahrt geschieht. Zwar hat auch hier, zumal auf den großen Dampfern der Gegenwart, sich weitgehende Arbeitsteilung entwickelt. Aber es handelt sich dabei um Funktionen, die weder von der eigentlichen Schiffsführung noch von den mehr kaufmännischen Funktionen des Kapitäns scharf zu trennen sind. Sein Verhältnis zu den Offizieren und zur Mannschaft, der Wachdienst, die Führung des Schiffsjournals, das Verhalten des Kapitäns bei Zusammenstoß und Schiffbruch usw., alles das steht mit der Schiffsführung meist in enger Verbindung; und während der Fahrt ist die Sorge für das Schiff nicht zu trennen von der Sorge für die Passagiere und für die Ladung, was nicht ausschließt, daß unter Umständen diese Pflichten miteinander in Gegensatz geraten können. Deshalb läßt sich die Verantwortlichkeit des Kapitäns für alles, was während der Fahrt geschieht, schwerlich ohne ernste Gefährdung der Schiffahrt einschränken. Aber seiner schwierigen Lage läßt sich vielleicht auf andere Weise etwas abhelfen.

Die Arbeitsteilung auf den großen Dampfern hat zu immer schärferer Klassentrennung geführt, zumal auf deutschen Schiffen; in Deutschland, im Gegensatz zu England und anderen Ländern, sind die Anforderungen an die Vorbildung des Schiffsführers, besonders bei den großen Linien, am stärksten gewachsen; auch wirkt hier das Militärverhältnis bedeutend ein; auf dies alles werden wir gleich zurückkommen. Die Wirkungen der Klassentrennung für das Verhältnis namentlich zur Mannschaft sind hier wie anderwärts ungünstig. Noch einschneidender ist aber die weitere Veränderung, daß der Kapitän auf seinem Schiffe nicht mehr unbeschränkter Monarch ist; namentlich die Einschränkung seiner Befugnisse gegenüber der oft sehr untüchtigen und unbotmäßigen Mannschaft macht sich empfindlich bemerkbar. Doch wirkt diesen sehr ungünstigen Veränderungen bei den großen Linien entgegen, daß sie vermöge ihrer meist guten Erträge in der Lage sind, einen festen Mannschaftsstamm zu schaffen. Dazu sind die

[1]) Vgl. hier Wüstendörfer, S. 357ff., 461ff., 556ff.

kleineren Linien, die Schiffe in wilder Fahrt, die Segler meist nicht imstande; hier ist häufiger Wechsel der Offiziere und der Mannschaft die Regel; zwar ist hier die Klassentrennung noch weniger scharf; trotzdem machen sich hier jene schlimmen Wirkungen besonders scharf geltend, weil das Gegenmittel fehlt.

Bleiben wir hier einen Augenblick stehen. Wie falsch sind doch die herrschenden Anschauungen über den „Kapitalismus"! Wir sehen auf der einen Seite, daß die hohe Entwicklung der Arbeitsteilung bei den großen Linien, sowohl an Land wie an Bord, nur die weitere Ausbildung der längst bestehenden Erwerbswirtschaft ist. Gerade in der Schiffahrt läßt sich die Entwicklung der Arbeitsteilung seit dem frühen Mittelalter bis zur Gegenwart Schritt für Schritt deutlich verfolgen, wenn wir im Lichte dieser Gegenwart die nebeneinander bestehenden Schiffsgrößen betrachten: die kleinsten Schiffe, die älteren Segler, den kleineren Dampfer, die größeren Dampfer in wilder Fahrt, die kleinere Linienfahrt, endlich die Riesenschiffe der großen Linien. Nirgends ist in dieser Entwicklungsreihe der angeblich so tiefe Einschnitt zu finden, der die „kapitalistische" von der „vorkapitalistischen" Wirtschaftsordnung trennen soll. Das hindert aber nicht, daß mit diesen unklaren, wesenlosen Begriffen weitergearbeitet wird, als ob hinter ihnen Tatsachen ständen.

Und nun die andere Seite der Entwicklung; sie erzeugt Übel; diese entnehmen aber ihre Heilmittel denselben Tatsachen, die sie erzeugt haben. Die großen Linien mit der stärksten Arbeitsteilung schaffen auch wieder erträgliche Zustände, soweit es ihnen gelingt, sich einen festen Stamm zu schaffen. Dies ist das eine Heilmittel. Außerdem aber wird man nicht umhin können, die Autorität des Kapitäns bei Ausübung seiner mehr nautischen Funktionen wieder mehr zu stärken. Sonst muß die Stellung des Kapitäns schließlich eine unerträgliche werden. Die auch hier immer mehr ausgebildete Normalisierung des Betriebes, die gesetzliche und verwaltungsmäßige Festlegung der Pflichten, darf nicht nur auf Kosten der Rechte des Kapitäns, sondern muß auch entsprechend zu dessen Gunsten erfolgen. Vermutlich wird das militärische Verhältnis, das bei den großen Linien klassentrennend wirkt, auch sein eigenes Heilmittel wieder immer mehr entwickeln: die eiserne Disziplin des Militärverhältnisses.

Soziale und wirtschaftliche Lage des Kapitäns. Wir haben in unseren letzten Ausführungen schon manches gesagt, was zur

sozialen Stellung des Kapitäns gehört; diese steht ja in Wechselwirkung mit seinen dienstlichen Obliegenheiten. Ursprünglich gehörten Kapitän, Steuermann und Schiffsmann zu einer und derselben Klasse, wie Handwerksmeister, Geselle und Lehrling. Je mehr aber die Anforderungen an die Bildung der Schiffsoffiziere, insbesonders des Kapitäns gewachsen sind, um so mehr hat sich auch eine Klassentrennung ausgebildet. Wie schon erwähnt, ist dies weitaus am stärksten geschehen bei den großen Dampferlinien und hier wieder ganz besonders bei den Kapitänen der Schnelldampfer mit ihren bedeutenden Repräsentationspflichten.

Auch hier haben wir alle Entwicklungsstufen noch nebeneinander vor Augen, wenn wir die Stufenleiter etwa vom Führer eines Schleppdampfers oder eines kleinen Küstenfahrers bis zum Kapitän eines Schnelldampfers verfolgen. Und noch jetzt muß jeder Kapitän fast 4 Jahre lang als Matrose, dann 2 Jahre lang als Steuermann gedient haben, ehe er die Prüfung zum Schiffer auf großer Fahrt ablegen kann. Aber die ungeheure Mehrzahl der Matrosen bringt es nicht zum Steuermann, die Mehrzahl der Steuerleute nicht zum Kapitän. Hier ist es mit Händen zu greifen, daß die Klassenbildung nichts mit einem angeblichen „Kapitalismus“ zu tun hat; im Gegenteil: früher war es viel leichter als gegenwärtig, durch Verfügung über Kapital bis zur obersten Stufe der nautischen Laufbahn zu gelangen. Entscheidend für die Klassenbildung ist die Differenzierung der Pflichten. Es gibt eben unter hundert Seeleuten heutzutage nur noch wenige, die sich für die schwierige und verantwortliche Führung eines großen Seedampfers eignen. Der „Reserve-Offizier“ bedeutet nur einen weiteren Schritt auf diesem Wege, aber einen nicht unwesentlichen; er bedeutet den Eintritt in einen Kreis mit anderen Lebenszielen und anderen Lebensanschauungen, der das Bestreben hat, sich abzuschließen, auch gegenüber den außerhalb dieses Kreises stehenden Berufsgenossen. Ob das schlechhin ein Segen ist, muß freilich bezweifelt werden. Aber es unterliegt keinem Zweifel, daß solche Neigungen sich gegenwärtig besonders unter den tüchtigsten und am meisten vorwärtsschreitenden Elementen des Schifferberufes durchsetzen.

Scheinbar ganz entgegengesetzt ist die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage des Kapitäns verlaufen; doch bei tieferem Eindringen verschwindet dieser Gegensatz größtenteils. Ohne Frage waren ehemals die wirtschaftlichen Erfolge eines Kapitäns, der als selbständiger Mitreeder an den Erträgen der Schiffahrt

Anteil hatte, nicht selten glänzende. Schon früh gelangte er zur Führung eines Schiffes und dann unter Umständen verhältnismäßig rasch zu großem Wohlstand; aber diese Aussicht war mit entsprechend hohem Risiko und mit allerhand mehr oder weniger bedenklichen Nebenverdiensten verknüpft, die oft ein weites Gewissen erheischten; wenn er die gefahr- und mühevolle Seefahrt aufgab, konnte der kaufmännisch tüchtig geschulte Kapitän an Land ein Geschäft errichten, konnte dabei aber auch den ganzen Verdienst seines Lebens einbüßen.

Ein Teil dieser Verhältnisse ist bei den Kapitänen der Dampfer in wilder Fahrt, der kleineren Linien, der Segelschiffe noch erhalten. Im übrigen haben sich die Verhältnisse geändert. Die Vorbereitung ist länger und kostspieliger geworden, besonders für die Schiffer der großen Fahrt; die Kapitänsstellung wird später erreicht, das Aufsteigen zu den am besten ausgestatteten Stellungen dauert noch länger. Reichtümer zu sammeln ist für den heutigen Kapitän in der Regel nicht mehr möglich. Aber das Einkommen bei den großen Linien ist ein recht ansehnliches, das der übrigen fest angestellten Kapitäne auf größeren Dampfern ein ausreichendes und dabei relativ sicheres; je weiter wir uns freilich von den Zuständen bei den großen Linien entfernen, desto ungünstiger wird die wirtschaftliche Lage der Kapitäne; denn die zurückgebliebenen minder konkurrenzfähigen Teile der Schiffahrt müssen natürlich auch ihre Kapitäne weniger gut bezahlen. Das frühere Risiko des Kapitäns ist im übrigen ein wesentlich geringeres geworden. Bei schlechter Konjunktur werden freilich viele Seeleute brotlos, besonders in der wilden Fahrt; aber früher brachte jeder Winter einen großen Teil der Schiffahrt zum Stocken; und das endlose Warten auf Ladung, das langsame Fahren, überhaupt die Geringfügigkeit und Unregelmäßigkeit des Verkehrs, das waren ebenfalls chronische Leiden. Wer nicht selbst vorgesorgt hatte, wurde von den Stockungen hart betroffen; überhaupt war das Leben weit härter als jetzt. Im ganzen ist der Zustand und Gang der Schiffahrt, wenigstens bei den großen Linien, auch durch bessere Regelung der Konkurrenz stetiger geworden; die wilde Fahrt zeigt noch jetzt, wie er früher gewesen ist. Für das Alter und für sonstige Zeiten der Erwerbslosigkeit wird jetzt immer besser durch Zwangskassen gesorgt, vielleicht schon mehr als für Erhaltung des eigenen Strebens und Sparens gut ist.

Wenn jetzt auch aus dem Kreise der Schiffsoffiziere, zu denen ja der Kapitän gehört, weit mehr Klagen als früher an die Öffent-

lichkeit gelangen, so beweist das noch nicht, daß ihre durchschnittliche Lage sich verschlechtert hat. Es gibt unter ihnen freilich viele, die das Lebensziel eines tüchtigen Schiffers nicht mehr erreichen können; das liegt an mannigfachen Ursachen, die wir jetzt kennen, die aber sämtlich zurückführen auf die großen Veränderungen in den Funktionen des Kapitäns. Das Lebensziel ist ein anderes geworden, doch keineswegs ein niedrigeres, eher umgekehrt. Es ist alle Aussicht vorhanden, daß dieser im Frieden wie im Krieg so überaus wichtige Stand, bei weiterem Fortschreiten jener Entwicklung, in seiner sozialen und wirtschaftlichen Lage sich weiter heben wird. Zu dem Zweck sind die Anforderungen an das nautische Wissen und Können der Kapitäne hoch zu halten, und es ist ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben durch Wiederbesserung der Disziplin zu erleichtern; dagegen müssen ihnen Pflichten und daraus hervorgehende Haftungen, die mit dem eigentlichen Wesen ihres Berufs nichts mehr zu tun haben, nach Möglichkeit abgenommen werden.

Methode. Unsere Untersuchung hat ergeben, daß die untersuchten Veränderungen sämtlich auf einem Stück Arbeitsteilung beruhen, deren Anfänge weit zurückreichen; sie hat sich am folgerichtigsten vollzogen bei den großen Linien, während bei der sonstigen Reederei verschiedene Übergangsstufen erhalten sind, die den früheren Zustand noch deutlich erkennen lassen und hierdurch einen genaueren Vergleich ermöglichen. Darin liegt ein kleiner Fortschritt der wissenschaftlichen Methode, die jedoch noch wesentlicher Verbesserung fähig ist.

Lebenslauf.

Ich, Erich Seemann, bin am 7. August 1890 zu Eckernförde in Holstein als Sohn des Schiffsingenieurs Johannes Seemann geboren. Von Michaelis 1896 bis 1899 besuchte ich die Vorschule der Realschule zu Eilbeck in Hamburg und darauf von Michaelis 1899 bis Michaelis 1908 das Realgymnasium des Johanneums zu Hamburg, woselbst ich am 10. September 1908 die Reifeprüfung bestand. Ich studierte sodann in Würzburg (drei Semester), Berlin (ein Semester) und Rostock (fünf Semester) Rechts- und Staatswissenschaften, Geographie und Geschichte. Am 16. Januar 1914 bestand ich in Rostock die mündliche Doktor-Prüfung.

Herrn Professor Dr. Ehrenberg, unter dessen steter Anteilnahme und bereitwilliger Förderung vorliegende Arbeit entstanden ist, bin ich zu größtem Dank verpflichtet. Ferner bin ich Herrn Professor Dr. Wüstendörfer für die juristische Prüfung der Arbeit ganz besonders dankbar.

G. Pätz'sche Buchdruckerei
LIPPERT & Co. G. m. b. H.,
::: Naumburg a. d. S. :::